Stewart Gordon

Çeviri Zülal Kılıç

On Altı Batıkta Dünya Tarihi



KitapYAYINEVİ

ON ALTI BATIKTA DÜNYA TARİHİ

KİTAP YAYINEVİ – 343
TARİH VE COĞRAFYA DİZİSİ - 105

ON ALTI BATIKTA DÜNYA TARİHİ / STEWART GORDON

ÖZGÜN ADI
A HISTORY OF THE WORLD IN SIXTEEN SHIPWRECKS

ÇEVİRİ
ZÜLAL KILIÇ

DÜZELTİ
FEVZİ GÖLOĞLU

KİTAP TASARIMI
YETKİN BAŞARIR, BEK

KAPAK TASARIMI
DİLEK ÇETİNKAYA

TASARIM DANIŞMANLIĞI
BEK

GRAFİK UYGULAMA VE BASKI
MAS MATBAACILIK SAN. VE TİC. A.Ş.
KÂĞITHANE BİNASI
HAMİDİYE MAHALLESİ, SOĞUKSU CADDESİ NO. 3
34408 KÂĞITHANE-İSTANBUL
SERTİFİKA NO: 12055
T: (0212) 294 10 00 F: (0212) 294 90 80
E: INFO@MASMAT.COM.TR

1. BASIM
NİSAN 2018, İSTANBUL

978-605-105-179-6

YAYIN YÖNETMENİ
ÇAĞATAY ANADOL

KİTAP YAYINEVİ LTD.
KÂĞIT HANE BİNASI
HAMİDİYE MAHALLESİ, SOĞUKSU CADDESİ NO. 3/1-A
34408 KÂĞITHANE İSTANBUL
SERTİFİKA NO: 1107-34-009175
T: (0212) 294 65 55 F: (0212) 294 65 56
e: kitap@kitapyayinevi.com
w: www.kitapyayinevi.com

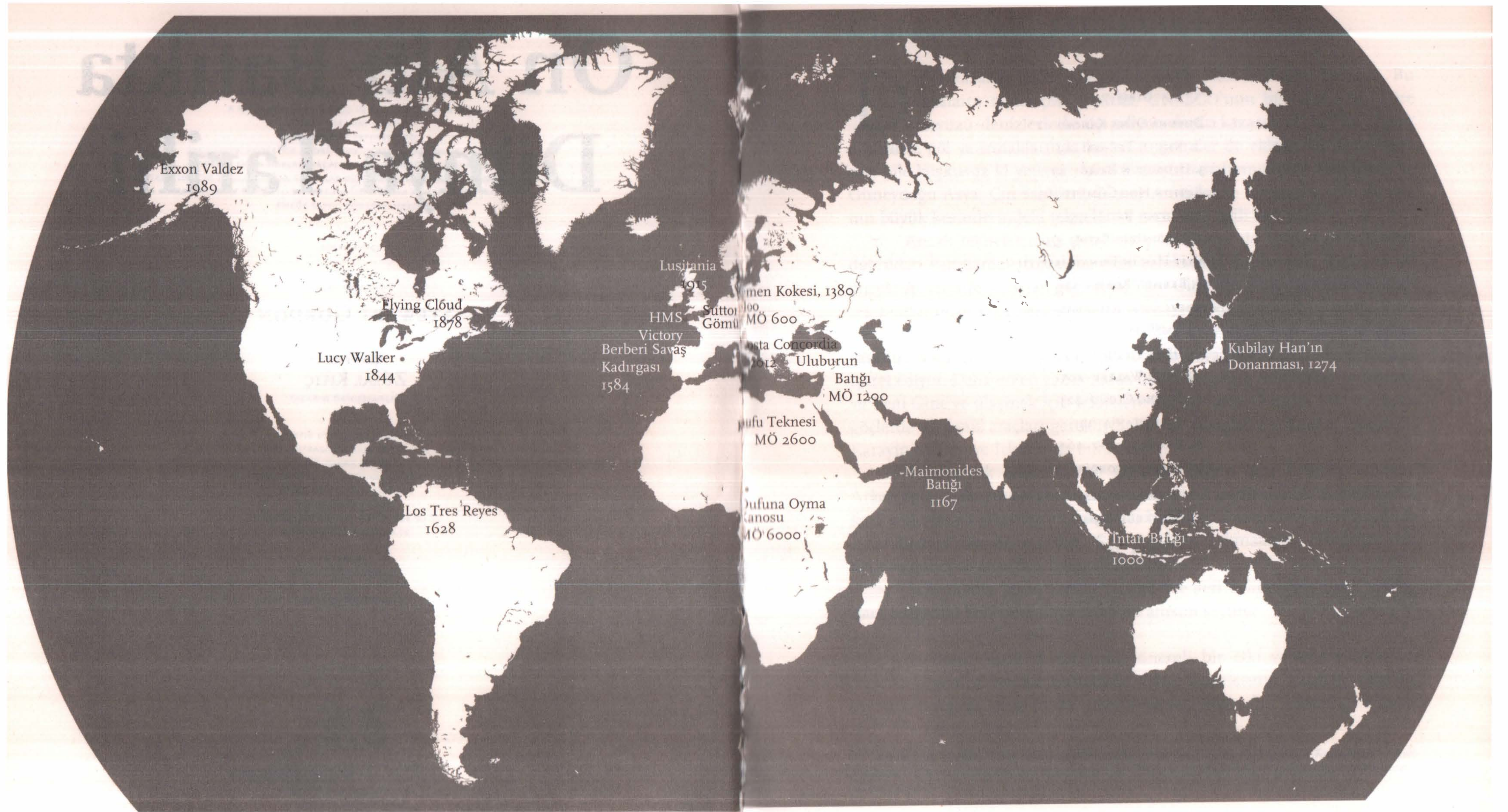
On Altı Batıkta Dünya Tarihi

STEWART GORDON

ÇEVİRİ
ZÜLAL KILIÇ



Kitap YAYINEVİ



Exxon Valdez
1989
Flying Cloud
1878
Lucy Walker
1844
Los Tres Reyes
1628
Lusitania
1915
HMS
Victory
Berberi Savaş
Kadırgası
1584
Sutton
Gömü
men Kokesi, 1380
MÖ 600
sta Concordia
2012
Uluburun
Batığı
MÖ 1200
ufu Teknesi
MÖ 2600
ufuna Oyma
anosu
MÖ 6000
Maimonides
Batığı
1167
İntan Batığı
1000
Kubilay Han'ın
Donanması, 1274

İçindekiler

Giriş

Deniz kazaları insan yaşamında trajik, ama beklenen bir olgu. Bu kazaların sayısı çok şaşırtıcı, UNESCO'nun bir tahminine göre yeryüzü denizlerinde üç milyon deniz kazası olmuş.[1] Bu sayıya dünyanın göl ve ırmaklarında kaybolan gemiler de eklenmeli. Bu devasa sayı bile kuşkusuz ki yetersiz, çünkü araştırmacıların elinde Hindistan ve Güneydoğu Asya, Çin sahilleri, Güney Amerika ve Karayipler gibi dünyanın büyük kesimlerindeki tekneler ve gemilerle ilgili veri yok.

Ancak teknelerin ve gemilerin, kalıntı ya da batıkların sağladığı doğrudan kanıtlardan çok daha eski olduklarına şüphe yok. Kırk bin yıl önceki Avustralya'ya insan göçü için, Yeni Gine'nin güney sahilindeki Torres Boğazı'ndan geçebilecek bir tür tekneye ya da sala ihtiyaç vardı. York Yarımadası'ndaki en erken yerleşimlerden arkeolojik kanıtlar bini aşkın insanın, yani görece büyük bir grubun buraya aynı zamanda geldiğine işaret ediyor. Daha erken zamanlarda bile Endonezya Adaları'na yerleşmek ve Yeni Gine'ye ulaşmak için teknelere ihtiyaç vardı. O kadar eski olmayan göçlerde de deniz araçları gerekliydi; bunlar arasında Sri Lanka, Filipinler, Karayip Adaları ve İrlanda da bulunuyor.

Ticaret çok erken tarihli gemilere ilişkin bazı kanıtlar sağlıyor. Arkeologlar, yalnızca bir yerde çıkan, ama ancak deniz aşarak ulaşılabilecek kazı yerlerinden çıkarılan malzemeler buldular. Bunun örnekleri arasında İskandinavya'dan diyorit taşı, Sardunya'dan çakmaktaşı, Hindistan'dan akik ve güney Fransa'dan bakır bulunuyor.

Milyonlarca gemi kazası ve binlerce yeri belirlenmiş batık arasından, aşağıdaki kriterlere dayanarak on altısını seçtim:

1. Batık, insanlık tarihinde önemli bir etki yapmış türden bir gemiyi temsil etmeliydi. Gemi kazalarının sonraki tasarım, yapım, yasa ya da düzenlemeleri doğrudan etkilediği dikkate alınmalıydı.

1 Bu tahmin UNESCO'nun 2004 tarihli "Sualtı Mirasının Hazine Avcılarından Korunması" konferansının bir basın bildirisinde bulunmaktadır. Bkz. http://www.unesco.org/confgen/press_rel/291001_subaqua.shtml.

2. Yeryüzünün her yerinden gemi kazaları ele alınmalıydı; Akdeniz'in ötesindeki çok incelenmiş batıkları özellikle kapsamalıydı.
3. Gemi kazasının, geminin içinde hareket ettiği dünyaları, örneğin ekonomileri, göçleri, fikir hareketlerini, siyasi rekabetleri, savaşları ve çevresel kısıtlamaları betimleyen, arkeolojik bulgu ve literatür açısından iyi belgelendirilmiş olması gerekiyordu.

Bu nedenle kitapta yalnızca can kaybının yüksek olduğu, yükü zengin olan ya da denizcilik yasa ya da düzenlemelerini doğrudan etkileyen batıklar seçilmemiştir. Bunun yerine her bölüm kazanın yürek burkan trajedisi ve teknenin keşfinin heyecanı ile başlamakta, sonra geminin tasarımına ve daha geniş sorulara geçmektedir. Gemide ne ve neden vardı, gemi nereden gelip, nereye gidiyordu, bunun finansmanını kim yapmıştı, teknede kimler vardı ve çevresindeki toplumun ilişkileri ve değiş tokuş örüntüleri hakkında ne gibi çıkarsamalarda bulunabiliriz. Bu on altı gemi kazasının bazıları iyi biliniyor, kimileri ise oldukça karanlıkta kalmış.

Gemi kazalarını denizciliğe ve diğer dünyalara bir pencere olarak ele alırken, bir geminin fırtına ya da çarpma sonucu tahribini varsayan geleneksel gemi kazası tanımını genişlettim. Bu kitap bilinçli olarak gömülen eski gemileri, yangın ya da patlama sonucu batan veya savaş sırasında yitirilen gemilerle ırmak ve göllerde çalışan gemilerin kaybını da içeriyor.

Kitap genel olarak eski küçük ve yerel denizcilik dünyalarının zamanla nasıl bölgesel dünyalarda ve sonunda da günümüzün tek bir birleşik, küreselleşmiş denizcilik dünyasında bütünleştiğini araştırıyor. Kitabın bakış açısına göre denizcilik dünyası –ekolojiden bir terim alırsak– gemi sahiplerinin ve yapımcılarının "formda olmak" için mücadele ettikleri bir yaşam ortamıydı. Gemi yapımcıları yerel koşulları (metaları, gelgitleri, dalga boyutlarını, hava durumunu, mevsimleri) değerlendirip, yöresel malzeme ve becerileri kullanan ve kabul edilebilir düzeyde istikrarlı, güvenli, gerek duyulan şeyleri taşıyabilecek ve uygun maliyette uygulanabilir gemi tasarımları yarattılar. Gemilerden bazıları açık denizde yolculuğa, bazıları ırmak ve haliçlerde taşımacılık ve balıkçılığa, gene bazıları ise belli bir metada uzmanlaşmış ticarete uygundu. Su yolculuğunun tehlikeleri dikka-

te alındığında, kısa ya da uzun kürekler ya da tek bir yelken yeterli oluyorsa, bir teknenin şekli ve malzemeleri yüzyıllarca değişmeyebilirdi.

Doğada olduğu gibi burada da değişim, daha önceki bölgesel denizcilik dünyaları arasındaki sınırlar bozulduğunda olasıydı. Örneğin "koke" diye bilinen bir Kuzey Denizi teknesinin tasarımı, Akdeniz'deki tekne tasarımını etkilemişti. Ancak bu süreç düzensiz ve yavaş yavaş gerçekleşti. Bazen imparatorluklar çöktüğünde, büyük denizcilik bölgeleri daha küçük bölgelere dönüşüyordu.

Değişik denizcilik dünyalarının giderek bütünleşmesinin zihinsel yönü beni özellikle ilgilendiriyor. Örneğin, bir gemi yapımcısının ulaştığı olası tasarımların zihinsel alet kutusunu ne oluşturuyordu? Başka yerlerden gelen gemilerin tasarımları onları etkiliyor muydu, yoksa gemi yapımcıları bunlara kayıtsız mı kalıyordu? Gemilerin tasarım ve işlevlerine ilişkin fikirlerle daha geniş siyasi ve ekonomik eğilimler arasında ne gibi bir etkileşim vardı? Kitabın bölümlerinde, mümkün olduğunda, bir kazanın vuku bulduğu denizcilik dünyasıyla ilgili kişilerin kavramsal coğrafyası da tartışılıyor. Bilinen, güvenli dünyanın kapsamı nereleriydi? Nerede yolculuk güç ya da imkânsız değil de, kolay ya da olanaklı sayılıyordu? Hangi malların taşınması bu çabaya değerdi ve neden? Bilinen dünyanın sınırlarını zorlayan bir macera ruhu var mıydı?

Küreselleşme, bölgesel denizcilik dünyalarının birleşmesi ve insan, meta ve fikir değiş tokuşu yapılması sonucunda yavaş yavaş gerçekleşti. 18. yüzyıla gelindiğinde denizcilik dünyası, tümüyle olmasa da büyük ölçüde küreselleşmişti. Gemiler dünyanın çevresini dolaşıyor, savaşlar aynı anda birkaç denizde sürdürülüyordu. Öte yandan iletişim hâlâ yavaştı ve tarifeli deniz seyahati henüz ortaya çıkmamıştı. İstihdam, ailesel yükümlülükler ve göç gerektirmedikçe, denizleri aşan insan sayısı azdı.

Bölgesel denizcilik dünyalarının tek bir küresel denizcilik dünyasında birleşmesi 20. yüzyılın bir ürünüdür; kitabın son üç bölümü bu durumu ele almaktadır. Dünya çapında standartlaşmış üretim, tasarım ve tarife eğiliminin somutlaşmış örneklerini petrol tankeri ile yolcu gemisi oluşturur.

Gemi kazaları modern dünyamızın özelliklerinden biridir. Her yıl bir düzineden fazla ticari tekne denizde kaybolmakta, ancak bunların çoğu

dikkat çekmemektedir. Diğer onlarca gemi ciddi hasar görmekte, kurtarma operasyonları mürettebatı, açık deniz römorkörleri de gemiyi kurtarmaktadır. Şimdi on altı gemi kazasının heyecanlı ve trajik öyküsüne ve bunların tek bir küreselleşmiş denizcilik dünyası yaratmasının daha genel öyküsüne bir bakalım.

Not: Kitap boyunca bir geminin belirleyici bir özelliği olarak "ton" ve "tonilato" terimleriyle kastedilen kuru ağırlık ya da taşıma kapasitesi değil, deplasman, yani geminin taşırdığı (yeri değişen) suyun miktarıdır. Taşıma kapasitesi (ne yazık ki tonilato "ton" teriminin talihsiz bir tekrarıdır) aynı cümlede "kargo" sözcüğüyle tanımlanmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

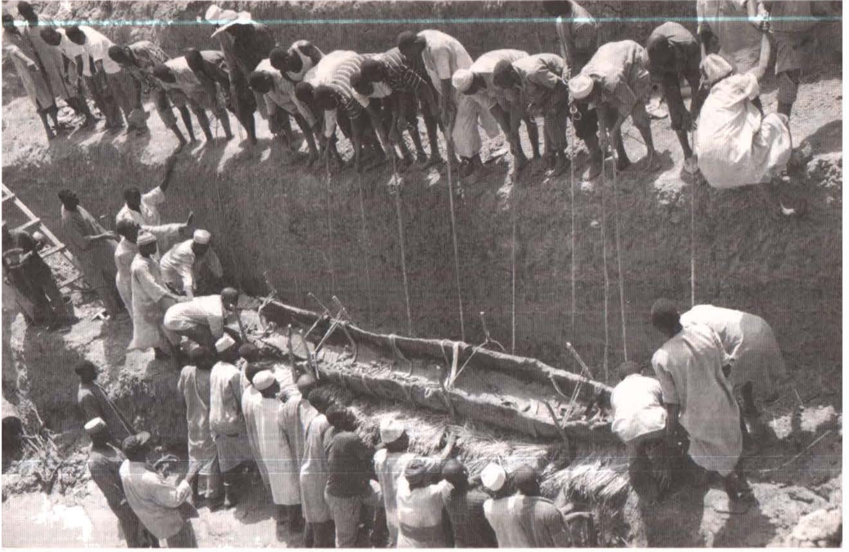
DUFUNA OYMA KANOSU

Bir çoban 1987 Mayıs'ında kuzeydoğu Nijerya'daki Fulani'de kuyu açıyordu. Beş metre derinlikte bir şeye çarptı ve hemen bunun kaya değil, büyük, ahşap ve muhtemelen eski ve önemli bir şey olduğunu fark etti. Dufuna Köyü'nün hemen dışındaki bu alanı önce yörenin, sonra eyaletin, nihayet merkezi devletin memurları ziyaret ettiler; köy, Kano Kenti'nin yaklaşık 320 kilometre doğusundaki küçük ve çoğu kez kuru Komadugu Gana Irmağı'nın mevsimsel olarak sel altında kalan ovasında konumlanmıştı.[1] Bir tahta parçacığının karbon tarihlemesiyle, burada gömülü nesnenin sekiz bin yıllık olduğu saptandı. Ancak Nijerya'nın bir kazıyı finanse edecek kaynağı yoktu. Neyse ki Maiduguri Üniversitesinden Abubakar Garba isimli yerel bir arkeolog, Frankfurt Üniversitesinden Peter Breunig başkanlığındaki bir Alman ekibiyle bir işbirliği oluşturdu.[2]

Ekip 1994'te ters konumda gömülü, tümüyle sağlam bir tekneyi ortaya çıkardı ve fotoğrafladı. Teknenin uzunluğu yaklaşık dokuz metreydi, 45,7 santim çapında tek bir kütükten oyulmuştu, yanları ve altı 5 santim kalınlığındaydı; teknenin yalnızca üst kenarında birkaç küçük parça eksikti. Zarif tasarımlı teknenin hem pruvasında, hem de kıçında uzun, yükselen sivrilikler vardı. Tekne Afrika maunundan, muhtemelen *Khaya grandiflor* ya da *Khaya senegalensis'ten* yapılmıştı; bu ağaçların ikisi de diğer maun türlerinin tipik yağmur ormanı habitatından daha kuru koşullarda yetişmektedir. Maun, tekneler için oldukça uygundur. Boyutsal olarak istikrarlıdır, suya iyi dayanır ve fenolü (karbolik asit) sentezleyip, odununa akıttığından çürümeye dirençlidir. Dufuna teknesinin zarif tasarımı, yakın zamanda edinilmiş bir becerinin değil, uzun ve gelişmiş bir gemi yapım geleneğinin söz konusu olduğu fikrini vermektedir.

1 Dufuna alanı, Komadugu Gana Irmağı'nın sularının boşaldığı Çad Gölü'nün yaklaşık 320 km batısındadır.

2 Dufuna alanına ve kazısına ilişkin anlattıklarım şu kaynağa dayanmaktadır: Peter Breunig, Katharina Neumann ve Wim Van Neer, "New Research on the Holocene Settlement and Environment of the Chad Basin in Nigeria," *African Archaelogical Review* 13, no. 2 (Haziran 1996): 116-117.



Resim 1. Dufuna kanosu kazı alanından çıkarılırken. Fotoğraf: Peter Breunig.

Tekne açığa çıkarılıp fotoğraflandı. Ekip tekneyi çevirmediğinden, yapımında ateş ya da keser kullanımına dair bir kanıt göremedi. Dufuna teknesi, ayrıntılı bir kazı ve uzun dönemli koruma için gerekli kaynaklar ve araçlar sağlanıncaya kadar güvenceye alınması amacıyla yeniden gömüldü. Alman-Nijeryalı ekip tekneyi 1998'de tekrar topraktan çıkardı ve Yorbe Eyaleti'nin başkenti Darmaturu'daki, bu amaç için inşa edilen koruma binasına taşıdı. Kanoyu PEG işleminden geçirdiler, yani polietilen glikol dolu bir kazana yerleştirdiler; bu eski tahtaları stabilize etmek için standart bir uygulamadır. PEG'in ahşabın içine sızdığı ve hücreleri doldurduğu yavaş süreç nihayet tamamlandı ve tekne 2014 itibariyle göreceli kurutma sürecine hazır hale geldi; bu sürecin özenle kontrol edilen koşullarda gerçekleştirilmesi gerekiyordu ama Nijerya'daki istikrarsız siyasi durum, ekibin kurutma sürecine başlamasını engelledi.[3]

3 Peter Breunig'den kişisel iletişim.

Bugün uydu fotoğrafları Komadugu Irmağı'nın taşkın yatağı dışında herhangi bir tarım göstermiyor ve ancak küçük bir yerleşime işaret ediyor. Irmağın gerek kuzey, gerekse güneyinde kilometrelerce uzanan, bodur çalılıklara sahip çöller bulunur; biraz yağmur yağan yıllarda burada hayvanlar otlatılabilir. Ancak Dufuna kanosu döneminde bu bölge çok farklı bir yerdi. Şimdi yaklaşık 320 kilometre doğuda bulunan Çad Gölü çok daha büyüktü ve kıyıları belki de Dufuna alanının yalnızca elli kilometre doğusundaydı. Hatta Dufuna alanının Çad Gölü ile bağlantılı bir lagün olması bile mümkündür. Dufuna kanosunun balıkçılık, Komadugu Irmağı'nı geçmek, toplanan yenilebilir bitkileri taşımak, lagünlerdeki ve Çad Gölü'nün kıyısındaki diğer yerleşimleri ziyaret etmek gibi sıradan işlerde kullanıldığını hayal etmek güç değildir. Çad Gölü'nün doğusunda kazılan alanların hiçbirinde tarıma ya da evcilleştirilmiş hayvanlara ilişkin bir kanıt bulunamamıştır. Muhtemelen Dufuna halkı da balıkçılık ile avcılık ve toplayıcılığa dayanıyordu. Kanonun, erkekleri bölgedeki rakip gruplarla savaşa taşıması da aynı derecede olasıdır. Ne yazık ki alanın mevsimsel sellerle iyi katmanlaşmış olmasına rağmen, herhangi bir arkeolojik eser ya da bu faaliyetlere ilişkin doğrudan kanıt bulunamamıştır.[4]

Buz Çağı Sonrası Dünyasında Oyma Kanolar

Arkeologlar Avrupa'da Dufuna kanosuyla aşağı yukarı aynı döneme tarihlenen, benzer kütük tekneler ortaya çıkarmışlardır. Örneğin Hollanda'da Pesse Kenti yakınlarındaki bir turbalıkta inşaat işçileri bir kano buldular. Halen bulunduğu alanın yakınlarındaki Drents Müzesinde korunan kano, insanın düşünebileceği en basit küçük teknedir. Yapımcıları sadece 2,75 m uzunluğunda ve 45 cm çapında bir İskoç çam kütüğünü oymuşlardı. Pruvayı ya da kıçı biçimlendirme doğrultusunda bir çaba yoktu. Bazı arkeologlar bu kadar ilkel bir tekneyle kürek çekilebileceğinden bile kuşku duymuşlardı. Ancak Pesse kanosunun bir kopyasının hem manevra kabiliyetine sahip, hem de göreceli bir dengesi olduğu kanıtlandı.

Sekiz bin yıl önce tıpkı Sahra gibi Avrupa da çok farklı bir yerdi. Son buz çağının (yaklaşık yirmi bin yıl önce azami kapsamına ulaşmıştı) buzulla-

4 Breunig, Neumann ve Van Neer, "New Research on the Holocene Settlement," 118-120. Yakın zamanlarda antik Çad Gölü'nün doğu yakasında bulunan altı bin yıllık oymalı seramik, bölge kültürünün muhtemelen ilk maddi kanıtıdır.

rında çok büyük miktarda su yoğunlaşmıştı ve bu buzullar Hollanda, kuzey Almanya, İskandinavya ve İngiltere'yi kaplıyordu. Deniz seviyesi 122 metre düşmüştü. Buzullar (yaklaşık on bin yıl önce) çekilirken, arkalarında yeni açılmış göller ve çok değişmiş bir ırmak drenajı bıraktılar. Bu bir bataklıklar, yumuşak ve yaş araziler ve giderek büyük ormanlar dönemiydi. İnsanlar yeniden kuzey Avrupa düzlüklerine yerleşirken, ırmaklarda ve bataklıklarda yolculuğun basit oyma kanoların gelişimini teşvik etmiş olması muhtemeldir. En eski Avrupa oyma kanoları için uygun, yaygın ve en çok kullanılan malzeme ıhlamur ağacıydı. Arkeologlar Avrupa'nın büyük bölümünde son buz çağını izleyen döneme ait oyma kanolar ortaya çıkarmışlardı; örneğin Stralsun, Almanya'da (7000 yıllık), Noyen-sur-Seine, Fransa'da (7000 yıllık), Zürih Gölü, İsviçre'de (6500 yıllık) ve Arhus, Danimarka'da (5000 yıllık).

Bugün Amerika Birleşik Devletleri olan bölgenin kuzeyinde koşullar buz çağı sonrası Avrupa'ya benzerdi: bataklıklar, yumuşak ve yaş araziler, göller, çok sayıda ırmak ve gelişmekte olan ormanlar. Kuzey Amerika'da bulunan en erken oyma kanolar aynı dönemden, yani kabaca beş ile altı bin yıl öncesinden kalmadır.

Çeşitli eski oyma kanolara ilişkin bu tartışmanın işaret etmek istediği nokta, oyma kano teknolojisinin bir geniş bölgeden ötekine yayılmış olmadığıdır.[5] Artık oyma kanonun birçok farklı yerde balıkçılık, göç, malzeme nakliyatı ve sahil ve ırmak ticareti gibi yerel gereksinimleri karşılamak için icat edildiğine kesin gözüyle bakılmaktadır. Kültürler mevcut en iyi ağaçları buluncaya kadar denemeler yapmışlardı.[6] Bu erken dönem

5 Erken dönem tekne inşaatının kronolojisindeki çözümlenememiş büyük bir sorun, Aborijinlerin elli bin yıl önce yüz elli kilometreden uzun bir mesafeyi aşarak Avustralya'ya nasıl ulaştıklarıdır. O dönemde bir kara köprüsü olduğuna ilişkin hiçbir kanıt bulunmadığından, bir tür tekneyle gelmiş olmalıdırlar. Sahildeki Aborijin alanlarının en eskisinde son dönemde yapılan arkeolojik çalışmaların, ilk göçmenlerin bin kişiden büyük bir grup olduğuna işaret etmesi daha da şaşırtıcı bir olgudur.

6 Antik oyma kanolar Danimarka, Polonya, Çek Cumhuriyeti ve İngiltere'de, Ren Irmağı boylarında ve Güney Amerika'nın sahil kesiminde de bulunmuştur. Gömülü bir teknenin günümüze kalabilmesi soğuk su ya da çok kuru bir iklim gibi uygun koşullar gerektirir. Dünyanın diğer kesimlerinde yapılacak yeni kazıların daha başka antik oyma kanolar ortaya çıkaracağı kuşkusuzdur. Çin bu açıdan en kuvvetli adaydır. En erken teknelerin hangileri olduğu tartışmasını verimli bulmuyorum, çünkü bu diğer tekne tiplerinin bir biçimde bu teknelerden geliştiği varsayımını içermektedir. Daha önemli soru, yöresel olarak nasıl bir teknenin mevcut olduğudur. Aslında kanolara uygun bir kabuk üreten ağaçların bulunduğu alanlar oldukça sınırlıydı. Postun kolayca, ama büyük ağaç gövdelerinin nadir bulunduğu kuzey iklimlerinde, deri tekneler işe yarıyordu.



Resim 2. Thedore De Bry'dan bir çizimde 16. yüzyıl Virginia'sında Amerikan yerlileri yakma yöntemiyle bir kanonun içini oyarken. *Der Ander Theyl* (Manheim, 1590).

teknelerini birbirine bağlayan şey, bunları kullanan insanlar arasındaki iletişim değil, malzeme, üretim, tasarım ve kullanıma dair ortak sorunlar ve çözümlerdi.

Oyma Kano Nasıl Yapılır?

Küçük bir oyma kano için en azından yetmiş altı santim çapında, 4,5 metre kullanılabilir gövdesi olan, uzun, düz bir ağaca ihtiyaç vardır. Ne kadar az budak olursa, o kadar iyidir. Çöllerin, Kutup bölgelerinin ve yüksek dağların ekolojik koşulları bu tip ağaçlar için elverişli değildir. Steplerde ve düzlüklerde oyma kanolar ancak az sayıdaki yerel ağaçlardan biri uygun olursa yapılabilirdi. Ama dünyanın geri kalan kesiminde oyma kanolara uygun değişik ağaç türleri bulunuyordu. Oyma kanolar için en iyi yerel ağaçların binlerce yıllık deneylerle belirlendiğini varsaymak mantıklı gözü-

küyor. Kuzey Amerika'nın doğusunda akçam tercih edilirken, güneyde servi egemendi. Büyük Okyanus sahilinde sıtka ladini, sekoya ve köknar işe yarıyordu. Kuzey Avrupa'da tercih edilen ağaç ıhlamurdu. Tropik ormanlar, yağmur ormanının üst katmanını oluşturan bol miktarda uzun ve düz ağaç sağlıyordu.

Antik dönem kano yapımcılarının neden bu somut ağaçları uygun buldukları, ağaçların fizik ve kimyasının kısa bir tartışmasını gerektiriyor. Ağaçlar özünde karmaşık bir dikey boru sistemidirler –yani, uzun gözenekler besinleri topraktan yukarı taşırken, diğer gözenekler enerjiyi aşağı yönlendirir. Büyük gözenekleri olan bazı ağaçlar (örneğin meşe) kesildiği zaman belirgin damarlar üretir. Çam ve akçaağaç gibi kimi ağaçların ise çok küçük, neredeyse gözle görülmez gözenekleri vardır. Ağacın yalnızca dış üç-beş santiminde besinleri ve enerjiyi hareket ettiren aktif gözenekler bulunur. Bu aktif bölgenin içindeki bütün gövde ölüdür ve yalnızca ağacın dalları ve tepe yaprakları için destek sağlar.

Ağaca gücünü uzun, dikey gözenekleri birleştiren bağlayıcı malzeme verir. Daha ağır bir ağaç, daha güçlü bağlama malzemesi demektir. Gözenekler arasında sıkı bağlanma, oyma kanonun iki ucu için özellikle önemliydi. Bu iki hassas bölgenin uca doğru inceltilmesi, yanlar ve alt kısım için daha az bağlanmış tahta bırakıyordu. Eğer iki uçtan biri düzensiz kurursa, tekne ikiye ayrılacaktı. Tekne yapımcıları binlerce yıl boyunca herhalde oyma kano olacak kadar hafif ve güçlü az sayıda ağacı bulmak için, yörede mevcut ağaçlarla denemeler yapmışlardı. Ayrıca servi ve maun gibi az sayıda ağacın çürümeye dirençli özellikler taşıdıklarını keşfettiler. Bu nedenle en iyi oyma kano az sayıda alçak dalları olan (dolayısıyla budaksız olan), görece küçük gözenekler içeren, baş ve kıçta yarılmaya direnecek kadar kuvvetli, ama teknenin suda tehlikeli düzeyde batmasına yol açmayacak kadar hafif olan büyük, düz bir ağaçtan yapılabilirdi. Oyma kanoların yeşil, canlı tahtadan yapılması gerekir. Kuru, devrilmiş kütükler genellikle küçülmüş ve damar boyunca çok kötü çatlamış olduklarından, hiçbir zaman yapısal olarak sağlam ya da suya dayanıklı olamazlardı.

İlk sorun ağacın nasıl kesileceğiydi. Ağacı yassıltılmış taş aletlerle kesmeye çalışmak yerine, tabanında kontrollü bir ateş yakmak çok daha

uygundu. Dünyanın çeşitli yörelerinden oyma kanolar kontrollü bir ateşin izlerini göstermektedir; dolayısıyla bu teknik farklı zaman ve yerlerde birçok sayıda kültür tarafından icat edilmiş olmalıdır. Kano oyucular muhtemelen erken bir dönemde, bir kez kabuğun altındaki dar yeşil odun tabakası sıyrıldığında, alttaki eski odunun kolayca yanacağını anlamışlardı. Oymacılar herhalde ağacın yanma bölgesi üstündeki kesimini ıslak tutuyorlardı.

Ağacın kesildikten sonra, taşınmadan işlendiği hemen hemen kesindi. 76 santim çapında bir çamın, 4,5 metrelik bir kesimi bir tondan ağır gelir. Kütüğün içi yakılıp, beş santimlik bir yan duvar kalıncaya kadar kazınıp, baş ve kıç biçimlendirildikten sonra, kano ancak doksan kilogram ağırlığında olacaktı. Teknenin çamdan daha sert, daha yoğun bir ağaçtan yapılması, bitmiş ağırlığa yirmi üç ile otuz dört kilo daha ekleyebilirdi. Bu ağırlığın ağacın kesildiği yerden suya taşınması zor olmayacaktı.

Bir ağaç gövdesinin oyma kanoya dönüştürülmesi için yalnızca en basit aletler yeterliydi. Ardı ardına kontrollü yakmanın peşinden, raspalama yöntemiyle özodun giderek yok edilecek ve geriye en dıştaki birkaç santim kalacaktı. Bu sürecin saplı bir raspa ya da keski olmadan bile gerçekleştirilmesi mümkündür. Görece basit raspalar işi gayet iyi görecektir. Raspanın özellikle sert taştan olması bile gerekmez. İstiridye kabuğu ya da ateşte sertleştirilmiş tahta da yeterli olabilir, ancak bu görece yumuşak aletler çabuk aşındıkları için, çevrede bu malzemeden bol miktarda olması gerekir. Antik oyma kano alanlarının bazılarından yalnızca tekneler değil, onları oymakta kullanılan çok sayıda istiridye kabuğu da çıkarılmıştır. Daha iyi aletlere, özellikle de madeni aletlere sahip kültürler, ateşe ihtiyaç duymadan ağacı kesip, gövdesini oyabiliyorlardı. Bunlarda süreç muhtemelen ağacın ilkel baltalarla indirilmesiyle başlıyordu. Daha sonra kütük kamayla yarılıyordu. Son olarak da kanonun içi keski ya da keserle oyuluyordu.[7]

Yakın zamana kadar arkeologlar eski oyma kanoların bir grup usta tekne yapımcısının aylarca, hatta bir yıl çalışmasına ihtiyaç duyduğunu düşünüyorlardı. Bu arkeologlar bu tür teknelerin bir topluluğun sermayesi için önemli bir yatırım olduğunu, dolayısıyla da belli ölçüde bir toplumsal örgütlenmeyi gerektirdiğini savunuyorlardı. Buna karşın deneysel arkeo-

7 Paul Johnstone, *The Sea-Craft of Prehistory* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1980), 46-48.

loglar antik aletlerin yörede mevcut malzemelerden yapılmış kopyalarını, yerel ağaçlardan işe yarar bir tekne yapmak amacıyla yakma ve kazıma için kullanmışlardır. Değişik ülkelerde yapılan birkaç deney, tipik bir küçük kanonun küçük, görece niteliksiz bir grubun bir ya da iki haftalık çalışmasıyla yapılabildiğini göstermiştir.

Oyma Kanoların Sınırları

Yerel ahşaptan en iyi oyma kanoların bile kaçınılmaz sınırlamaları vardı. Kuşkusuz bunlardan birincisi boyutlarıydı. Kanolar yörede mevcut ağaç gövdelerinden daha büyük olamazdı. İkincisi, bunlar görece ağırdı ve uzun mesafelere taşımaya uygun değildi. Bu nedenle genellikle yerel olarak yapılıp, kullanılırlardı. Bu tür teknelerle ticaret genellikle ırmakları izlerdi.

Üçüncü kısıtlama, kurumasına izin verilirse damar boyunca yarılma eğiliminde olan masif ahşabın doğasıdır. Oyma kanoların baş ve kıçında çoğunlukla olduğu gibi, tahtanın damara dikey kesildiği bölgeler çatlamaya özellikle yatkındır. En iyisi kanoların suda tutulmasıydı. Kano yapımcıları tekneleri kışın vereceği hasara karşı korumak için en güvenli yerin bir ırmak ya da sığ bir koyun dibi olduğunu keşfetmişlerdi, böylece kano yüzeydeki buzun altında, kış fırtınalarının uzağında kalacaktı. Avrupa'daki bazı antik arkeolojik alanlardan içi taş dolu, binlerce yıl sonra hâlâ kış için saklanmış hallerinde tekneler çıkarılmıştır.

Oyma kano yapımcıları bir sınırlamayla daha karşı karşıyaydılar: teknenin yuvarlak altı onu görece dengesiz ve alabora olmaya yatkın kılıyordu. Antik dünyanın birçok yerinde oyma kano yapımcıları içi oyulmuş bir ağacın ısı, takoz ve çapraz bağlantı kullanılarak açılabileceğinin, böylece daha düz ve geniş bir biçim ve daha dengeli bir tekne elde edilebileceğinin farkına varmışlardı. Bu süreçte masif tahtadan baş ve kıç mümkün değildi. Bu nedenle kano yapımcıları, baş ve kıçta açık kütüğü kapatmak için ek tahtalar eklenen değişik tasarımlar üretmişlerdi. Ne yazık ki kanonun denge için genişletilmesi, tasarımın diğer bir kritik sorununu çözmüyordu: kanonun suyun yüzeyi ile kütüğün kenarı arasındaki asgari yüksekliği (denizcilik terminolojisinde buna "fribord" ya da borda yüksekliği denir). Her boyutta dalga teknenin içine su atabilirdi. Bu ırmaklarda, bataklıklar-

da, küçük göllerde ve kıyıya yakın yerlerde sorun değildi, ama açık denize çıkıldığında tasarım değiştirilmeliydi. Çözümlerden biri, borda yüksekliğini artırmak için kütüğün üstüne kalın bir tahta eklemekti. Ancak böylesi bir tahtanın üretimi, bunu kesip biçimlendirecek madeni aletler gerektiriyordu. Düşük borda yüksekliğinin ikinci çözümü iki tekne gövdesini birbirine bağlamaktı; bu açık denizde uzun yolculuk yapabilecek, dengeli, denize dayanıklı bir tekne sağlıyordu.[8] Şimdi Büyük Okyanus'un o müthiş uskundralı kanolarının uzun geçmişine bir bakacağız.

Büyük Okyanus Oyma Kanoları

Büyük Okyanus oyma kanolarının tarihi, Afrika'dan Asya'ya en erken insan göç dalgalarının ana yerleşim yerlerinden biri olan Güneydoğu Asya anakarasında başlar. Bu göçlerin zamanı ve ayrıntıları çok tartışmalıdır. Arkeologlar Güneydoğu Asya anakarasındaki birkaç kazıda taş aletler bulmuşlardır, ama modern insanların en erken doğrudan kanıtı Laos'ta bir mağarada bulunan ve MÖ 58 bin ile 43 bin arasına tarihlenen kısmi kafatasıdır.[9]

Güneydoğu Asya Adaları'nda modern insanın en erken doğrudan kanıtı, güney Filipinler'de Palawan Adası (MÖ 43 bin) ile Borneo'daki bir diğer kazı alanında (MÖ 40 bin) bulunan insan kemikleridir. Bu dönemdeki düşük deniz seviyesinde, anakara ile şimdi ada olan yerler kara köprüleriyle birbirine bağlanmış olabilir. Ancak Güneydoğu Asya'dan Avustralya'ya erken dönemde açık deniz geçişlerinin yapıldığına dair güçlü kanıtlar vardır. Cape York Yarımadası'ndaki ilk Aborijin yerleşimlerinin kalıntıları düzenli olarak MÖ 48 bin yıllarına tarihlenmektedir. Bu erken dönem kaşifleri ancak Yeni Gine'den Torres Boğazı'nı geçerek, yani açık denizde altmış deniz millik bir yolculukla gelmiş olabilirler. Ne var ki, bu erken dönem alanlarının hiçbirinde tekne ya da sal kalıntısı bulunamaması bazı arkeologları bir tsunaminin Yeni Gine'den bütün bir kara parçasını, belki de keçeleşmiş bir mangrov bataklığını koparak, Torres Boğazı'nın öte tarafına sürüklediğini düşünmeye yönlendirmiştir. Cape York'un kuzey sahilindeki alanlar bin kişi civarında bir ilk nüfusa

8 Dengesizliğe çare olarak iki gövdenin birbirine bağlanması, bundan bağımsız olarak Polonya'da da icat edilmişti ve ağır malzemeleri taşımak için kullanılıyordu.

9 Buluntu *Science Now*'da duyurulmuştu: 12 Ağustos 2012, www.sci-news.com.

işaret etmekte, bu da mangrov/tsunami tezini son derece uzak bir ihtimal yapmaktadır. Bu ilk göçmenlerin sal ya da tekneyle geldikleri hemen hemen kesindir.

Güneydoğu Asya'dan Pasifik Adaları'na

Daha sonraki binyıllarda, Güneydoğu Asya'dan Pasifik Adaları'na göçe ve adalar arası ticarete işaret eden üç tip dolaylı kanıt vardır. Bunlardan birincisi pişirme ateşlerinin kömürleri gibi insani kalıntıların karbon tarihlemesidir.[10] Karbon tarihlemesi teoride kolaydır. Dünyanın atmosferi sabit oranlarda stabil olan karbon 12 ve bilinen bir hızda bozunan karbon 14 içerir. Canlı bir bitki her iki izotopu da atmosferdeki oranlarına göre soğurur. Ancak bitki öldükten sonra, bozunan karbon 14 yenilenemez ve karbon 14'ün karbon 12'ye oranı azalmaya başlar. Bu nedenle karbon 12'nin karbon 14'e oranı o bitkinin ne kadar zaman önce öldüğüne ilişkin dolaylı bir ölçüt sağlar. Uygulamada ise bir komplikasyon vardır. Binlerce yıl süresince atmosferdeki iki karbon izotopunun oranları bazı dalgalanmalar göstermiştir; bu sorun bilim insanlarını eski bitkisel malzemelerin tarihlenmesi için termolüminesans gibi diğer tarihleme yöntemleri geliştirmeye yönlendirmiştir.

İkinci tür kanıt antik yerleşim alanlarından besin taneleri ve polenlerin mikro-analizinden elde edilmektedir. Arkeologlar yöreye özgü olmayan ve muhtemelen göç eden insanlar tarafından getirilen bitkilere yoğunlaşmaktadırlar. Bu tane ve polenler, pişirme ateşlerinin kömürleri gibi, karbon tarihlemesi ve termolüminesans yöntemleriyle tarihlenirler.

Üçüncü tür kanıt DNA analizine dayanır. Güneydoğu Asya ve Büyük Okyanus'tan şimdiki insan DNA'larından büyük ölçekli veriler geniş göç eğilimlerine işaret etmekte, örneğin en batıdaki Pasifik Adaları sakinlerinin DNA'larının, Güneydoğu Asya'nın doğu adalarının bugünkü sakinlerine en yakın olduğunu göstermektedir. Sıçan DNA'sının analizi de insan göçleri için yararlı bir göstergedir. Sıçanlar yüzemez, dolayısıyla onların bir adadan ötekine hareketlerinde mutlaka insanların bunları, bilinçli olarak

10 Janet M. Wilmhurst, Terry L. Hunt, Carl P. Lipo ve Atholl J. Anderson, "High-Precision Radiocarbon Dating Shows Recent and Rapid Initial Human Colonization of East Polynesia," *Proceedings of the National Academy of Sciences* 108, no. 5 (22 Kasım 2010); 1815-1820.

ya da kazayla taşımaları söz konusudur.[11] Neyse ki farklı kökenlerden sıçan nüfuslarının DNA'ları küçük de olsa, belirgin bir farklılık gösterir.

Dördüncü tür kanıtlar değişik adaların yerli halklarının kuşaktan kuşağa ilettikleri köken öyküleri ile değişik ada dilleri arasındaki benzerliklerdir.

Bu dört tür kanıt tamı tamına aynı kronolojiye ulaşmamasına rağmen, son on yılda arkeologlar arasında kabaca bir görüş birliği oluşmuştur. Kanıtlar Pasifik Adaları halklarının ortak kökeni olarak (Filipinler'in güneyindeki) Molukka Adaları'na işaret etmektedir; bu adalarla Yeni Gine'de ve hemen doğusundaki adalarda çok erken tarihli bir yerleşim olmuştur. (Gördüğümüz gibi, Avustralya'ya ilk yerleşimler Yeni Gine'den gelmiştir.) Bu yerleşim dönemini yeni keşiflerin olmadığı çok uzun bir dönemin izlediği anlaşılmaktadır. Arkeologlar bunun nedeninin insan sayısının azlığında ve besin maddelerinin yeterliliğinde bulunduğu görüşünü öne sürmüşlerdir.

Bir sonraki göç dönemi MÖ 28 bin dolayındaydı. Yerleşimciler Yeni Gine ve çevresindeki adalardan doğuya, Yeni Hebrid Adaları'na, Vanuatu'ya ve Yeni Kaledonya'ya gitmişlerdi. İki yüzyıl kadar sonra Fiji, Tonga ve Samoa'ya ulaştılar. Daha önceki dönemlerde olduğu gibi, yerleşimcileri yeni keşfedilen adalara taşıyan tekneler konusunda elimizde kanıt yoktur. En olası adaylar oyma kanolar ya da sallardır. Ama bu teknelerin ilkel betimlemeleri bile şimdiye dek bulunamamıştır.

Bir kez daha, bu sefer bin yılı aşkın bir süre, göç ve yeni yerleşimler durdu. Ancak yedi ile sekiz yüz yıl önce yeni ada keşifleri tekrar başladı. Sıçan DNA'larından kanıtlar yeni dalganın daha önce yerleşilen adalardan gelmediği, ama doğrudan Güneydoğu Asya'dan Marshall Adaları'na doğru daha kuzeydeki bir rotadan gelmiş olabileceği fikrini vermektedir. Uzun mesafeli keşif patlaması sırasında bu yeni yerleşimciler Büyük Okyanus'un ortasındaki adaları buldular ve bunlara yerleştiler: Hawaii, Christmas Adaları, Markiz Adaları, Sosyete Adaları, Cook Adaları ve Yeni Zelanda.

İlk Avrupalı kaşifler bu göçü yalnızca üç yüzyıl sonra izledikleri için, onların gözlemleri Büyük Okyanus ada kanoları dünyasına yararlı bir

11 E. Matison-Smith ve J.H. Robins, "Origins and Dispersals of Pacific Peoples: Evidence from mhDNA Phylogenies of the Pacific Rat," *Proceedins of the National Academy of Sciences* 24, no. 101 (15 Haziran 2004): 9167-9172.

pencere açmaktadır.[12] Bu keşiflerde teknelerin çizimleri ve tarifleri üretilmiştir. Gemi kaptanları memleketlerine tekne modelleri getirdiler; birkaçı da bütün bir oyma kanoyla döndü. Oralardaki ticaret örüntülerinin birçoğu 20. yüzyıl ortalarına kadar varlığını sürdürdü ve görevliler ve amatör antropologlar tarafından kayda alındı.

Orta Pasifik Adaları'na hızlı göçün (MS 1200-1500) ilk çarpıcı özelliği, aynı oyma kano temel tasarımı üstündeki çok sayıda varyasyondur. Örneğin Hawaii'de tekne yapımcıları –aralarında balıkçılık için küçük yerel tekneler, ticaret ve Hawaii adalar zincirinde gezinti için orta büyüklükte uskundralı kanolar ve uzun mesafeli savaş ve ticaret için devasa çifte kanolar da bulunan– bir dizi tekne üretiyorlardı. Bu büyük çifte kanolar 15 metreden uzundu. İki gövdeyi birbirine bağlayan sağlam sırıklar aynı zamanda kargo ya da bir soylu grubunun kullanacağı bir platformun desteğini oluşturuyordu. Yelken tipik olarak uzun bir üçgendi: baş aşağı bir üçgenin iki uzun kenarından inen direkler teknedeki ortak bir tabana ya da basamak noktasına tutturuluyordu. Kürekler oval biçimliydi.[13]

Tüm adalarda herkes ya uskundra ya da çifte gövde kullanıyordu. Böylesi bir düzenleme tek bir gövdeden çok daha dengeli ve denize dayanıklıydı. Yapımcılar sırıkları iki gövdeye ya da gövde ve uskundraya bağlamak için, bir düzineden çok farklı düzenleme bulmuşlardı. Küçük balıkçılık tekneleri yelkene uygun yapılmamıştı, ama açık deniz teknelerinin hepsinde yelken vardı. Hawaii teknelerinde olduğu gibi, yelken genellikle uzun ve dardı, direğin tepesinden güverteye doğru incelirdi (ancak Tahiti teknelerinde bu biçim tersine çevrilerek, üçgenin ucu yukarı getirilmişti). Bütün yapımcılar dalgaların teknenin kenarlarından içeri gelmesini önlemek için kütüğün üst ucu boyunca bir dalga siperi kullanırlar ve bunu yükselen baş ve kıç uçlara göre biçimlendirirlerdi. Yapımcılar genellikle bu dalga siperini, kalın bir ipi gövde ile siperdeki deliklerden geçirerek "dikerlerdi." Oyma kano yapılacak

12 Genel olarak A.C. Haddon ve James Hornell'in Pasifik oyma kanolarına ilişkin güvenilir yapıtlarını izliyorum. Her iki adam da 1920'lerde bölgede kamsamlı geziler yaparak, notlar, çizimler ve röportajlar derlemişlerdi. Haddon ayrıca arşiv çalışması da yapmış ve değişik adalarda yaşayan Avrupalılarla yazışmıştı. İnsan hareketlerine ilişkin daha geniş, kesin olmayan sonuçların birçoğu artık geçerli değildir, ama yapım ayrıntıları ve tekne çizimleri paha biçilmez değerdedir. Bkz. Haddon ve Hornell, *Canoes of Ocenia* (Honolulu: Bernice P. Bushop Müzesi, Special Publication 27, 1936).

13 Age, 20-22.



Resim 3.
Uskunduralı Polinezya kanolarına özgü üçgen yelken. Louis le Breton'un resminden taşbaskı, *Voyage au Pole sud et dans l'Oceanie... by the French ships Astrolabe and Zeele under the command of Dumond d'Urville* (1842) içinde. (Paris:Librarie des Sciences Naturelles [1841]-1853).

kadar büyük ağaçların olmadığı adalarda yapımcılar benzer tekneleri, mevcut tahtaları birbirine dikerek üretirlerdi. Oyma baş ve kıç uçlar kimi keskin, kimi daha göreceli profillerde yükselirdi. Bu farklılıklar belki de egemen dalga biçimlerinden etkilenmişti. Birkaç adada kütükler ilkel bir karina olacak biçimde yontulurdu. Kuşkusuz oyma ve bezemeler adadan adaya değişirdi. Bunların tümü de istiridye kabuğu ya da taş gibi basit aletlerle yapılırdı.

Bu oyma kanolarla adalar arasında olağanüstü yolculuklar gerçekleştirilirdi: Yeni Gine'den Marshall Adaları'na 2400 kilometre kesintisiz deniz, oradan Hawaii'ye 2400 kilometre daha; Hawaii'den Markiz Adaları, Tuamotu ve Tahiti'ye ise 3.000 kilometreden uzun bir mesafe. Gözü pek denizciler Markizler'in 3.200 kilometre güneydoğusunda Paskalya Adası'nı keşfetmişlerdi.

Birkaç Avrupalı, yerlilerin seyir tekniklerinden ne anladıklarını kaydetmiştir. Tekne kılavuzları yıldızlar, bu kapsamda yılın değişik mevsimlerinde Büyük Okyanus'un farklı kesimlerinden görünen yıldızlar hakkında kapsamlı bilgileri ezberlerlerdi. Gündüz güneşe göre yön saptanırdı. Kılavuzlar yılın değişik zamanlarında gün doğumu ve gün batımının konumlarını, ayrıca egemen dalga örüntülerini, adalar üstündeki bulut formasyonunu ve kuşların göç yollarını bilirlerdi. Kuşlar öngörülebilir bir örüntüde uçar ve bazıları adalarda dinlenirdi.[14]

Şarkılarda ve öykülerde anlatılan en ünlü yolculuklar, uzun mesafeli keşif yolculuklarıydı. 19. yüzyılın Avrupalı gözlemcilerinden kanıtlar, o kadar görkemli olmasa bile daha kısa yolculukların bölge için

14 Age, 144-145.

ticareti, savaşı ve Okyanusya içindeki dünyaları ziyareti desteklediğine işaret etmektedir. Düzenli ticaret, örneğin Yeni Gine'nin doğu sahilleri ile Yeni Britanya Adası arasında bir bağlantı kuruyordu. Benzer ticaret ve savaş bağları Tonga, Samoa ve Fiji'yi birbirine bağlıyordu. Bu adalar arası ağlardan en ayrıntılı incelenmiş olanı, Yeni Gine'nin en doğu ucunun kuzeyindeki bir küçük adalar zincirini birbirlerine bağlıyordu. 1. Dünya Savaşı başladığında Bronislaw Malinowski, Yeni Gine'nin yerli kültürlerini araştırıyordu, ama bir Avusturyalı olarak İngiliz sömürge hükümetince tutuklanma tehlikesi içindeydi. Malinowski bunun üzerine araştırmasını doğuya, o sırada bir Alman sömürgesi olan Trobriand Adaları'na kaydırdı. Savaş sırasında artık bir klasik haline gelen, adalar arası kültürün temelini oluşturan bir ziyafet ve hediye alışverişi sistemi olan *kula* hakkındaki etnoğrafya çalışmasını yazdı.[15]

Oyma Kano Dünyasının Sonu

Antik dönemde oyma kanoların yükselişi yöresel icadı, aletleri ve malzemeleri temsil ediyor olsa da, oyma kanolardaki hızlı çöküş gerçekten de dünya çapında bir olguydu. Avrupa sömürge gücü dünyanın uçlarına kadar ulaşmış ve beraberinde yeni tekne tasarımlarıyla bunları gerçekleştirecek demir ve çelik aletleri getirmişti. 19. yüzyıl başlarında testere Pasifik Adaları'nda bir ticaret kalemi oldu ve kaplamaların ve tekne iskeleti tahtalarının kesimini olanaklı kıldı. Çelik çekiçler ve demir çiviler, kaplamaları iskelete raptediyordu. 19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde ahşap gemiler Okyanusya, Amerika ve Kanada'nın batı sahili ve Güneydoğu Asya'nın her yerinde hemen hemen büyük açık deniz oyma kanolarının tümünün yerini almışlardı.[16] Tropik Güney Amerika, Afrika ve Güneydoğu Asya'da küçük oyma kanolar balıkçılık ve ırmak taşımacılığı için hâlâ üretiliyordu. 20. yüzyıl içinde bu daha küçük oyma kanoların bile yerini büyük ölçüde ahşap, iskelet ve çivi kullanan tasarımlar almıştı.

15 Bkz. Bronislaw Malinowski, *Argonauts of the Western Pacific: An Account of Native Enterprise and Adventure in the Archipelagoes of Melanesian New Guinea* (Londra: Routledge and Kegan Paul, 1922).
16 Kuzey Amerika'nın yerli kabilelerinin Batı sahilindeki zarif oyma kanolarının bir incelemesi için bkz. Jeanne E. Arnold ve Julienne Bernard, "Negotiating the Coasts: Status and the Evolution of Boat Technology in Californai," *World Archeology* 37, no. 1, *Archaeology in North America* (Mart 2005): 109-122.

Bu döneme ilişkin Samoa'da acıklı bir öykü vardır. 19. yüzyılın ikinci yarısında Almanya, İngiltere ve ABD'den tacirler adalarda kakao, kauçuk ve hindistancevizi plantasyonları kurdular. Almanların en büyük arazilere sahipti ve ticarete egemen durumdaydı, ancak her üç büyük güç de değişik kabile reislerini ve yerel hizipleri destekliyordu.

1885'te Samoa'nın en büyük reislerinden biri, Almanya'nın kendi hizbine ve yönetimine desteğini pekiştirme umuduyla, Alman imparatoruna bir devlet armağanı olarak devasa, çift gövdeli bir uzun mesafe oyma kanosu yaptırttı. Kano ana adanın sahillerine akıntıyla gelmiş, Kuzey Amerika'nın bakir kıyı ormanlarının iki çok büyük kütüğünden yapılmıştı. Tekne suya indirildiğinde çekilen fotoğraflar bunun en az 18 metre uzunluğunda olduğu fikrini vermekte ve teknede elliden fazla insan olduğunu göstermektedir. Ama kanonun Almanya'ya nakledilmek için fazla büyük olduğu ortaya çıktı.

Kanonun denize indirilmesinden kısa süre sonra tüm Samoa'yı kapsayan bir iç savaş çıktı. Almanya, İngiltere ve ABD yerel rakip hizipleri silahlandırmakla kalmadılar, adaya kendi askerlerini çıkardılar. 1889'a gelindiğinde her üç devletin de Apia Limanı'nda savaş gemileri bulunuyordu, ama savaş başlamadan büyük bir fırtına tüm yabancı gemileri yok etti. Oyma kano ise Samoa sahilinde yavaş yavaş parçalara ayrıldı ve yapılan bu tür son tekne oldu.[17]

Bugün dünyanın çeşitli yerlerindeki antropoloji müzelerinde birkaç düzine tekne ve model bulunmaktadır. Antik oyma kanoların birçoğu artık sergilenmeye uygun değildir. Antik kanolar, sürekli suda tutarak ya da kapsamlı PEG işlemi yapılarak uygun koruma sağlanmadığında hızla kötüleşmekte, çatlamış biçimsiz kütüklere dönüşmektedir. Gene de oyma kanolar Karayipler'deki Dominika, Venezüella'da Orinoco Irmağı ve Batı Okyanusya'daki kimi adalar gibi az sayıda yerde balıkçılık ve taşımacılık için hâlâ temel önemdedir.

Bir Başlangıç

Yaklaşık elli yıl kadar önce Hawaii'de uskundralı tekneler yeniden canlanmaya başladı. Kulüpler kuruldu, yarışmalar düzenlendi. Sonunda

17 Haddon ve Hornell, *Canoes of Oceania*, 242.

uskundralı tekne yarışları bir devlet sporu haline geldi. Şimdi liseler ve kulüpler yaş ve cinsiyete göre ayrılmış liglerde, tek, dört ve altı kişilik teknelerle, takımları ve yarışmaları destekliyor. Yarışlar hem kısa mesafeli hız yarışlarını, hem de uzun mesafeli açık deniz yarışlarını kapsıyor. Bu spor giderek yayıldı ve ABD ve Kanada'nın doğu ve batı sahilleri, Hong Kong ve Avustralya'da yarış örgütleri kuruldu. Takımların büyük çoğunluğu fiberglastan uskundralı kanolarla yarışıyor, ancak az sayıda takım özel bir kategoride kendi geleneksel ahşap uskundralı kanolarını inşa edip yarışıyorlar.

1986'da Ben Finney ve mürettebatı bir uskundralı kanonun kopyasıyla Hawaii'den yalnızca geleneksel seyir yöntemlerini kullanarak açık denizde 5.000 kilometreden uzun bir mesafeyi aşıp Tahiti'ye gitti. Yolculuk yirmi yıllık araştırma ve deneylerin bir sonucuydu. Finney, 1950'lerde lisans tezi için Hawaii sörfünü inceleyen ve Büyük Okyanus kanolarını yeniden yaratmayı hayal eden, Amerikalı bir antropologdu. İlk girişimi, bu tür teknelerin yapımı ve seyri hakkında önemli pratik bilgi sağlayan *Nalahia* adlı teknenin inşasıydı (1968). Finney'in kurduğu Polinezya Yolculuk Derneği, *Hokule'a* adı verilen çift gövdeli bir oyma kanonun yapılabilmesi için hâlâ geleneksel bilgileri olanlarla, kaynak ve enerji sahibi kişileri bir araya getirdi. Tahiti'ye ilk geçiş yolculuğunu Polinezya'nın, aralarında Fransız Polinezyası, Cook Adaları, Tonga ve Yeni Zelanda da bulunan çeşitli yerlerine yapılan birçok uzun mesafe yolculuğu izledi. Yolculukların çoğu modern seyir aletleri kullanılmadan gerçekleştirildi.

Oyma kano geleneği çok eskiden bu tekneyi üreten diğer bölgelerde de tümüyle yok olmamıştır. Müzeler oyma kano yapımının cazip bir eğitici toplumsal faaliyet olduğunu keşfettiler. Yakın dönemde örneğin New York Eyaleti'nin kuzeyinde, Florida'da ve Avrupa'daki birkaç yerde kesilen ve kontrollü ateş ve kazıma yöntemiyle içi oyulan ağaçlardan oyma kanolar yapılmıştır. Gerek oyma kano yapma talimatları, gerekse kişilerin ve arkadaş gruplarının yaptıkları oyma kanoların videoları internette düzenli olarak görülebilmektedir.

Oyma kanonun sekiz ile on bin yıllık tarihi, bunun tek bir yerde değil, birçok yerde icat edildiğine işaret etmektedir. Afrika, Asya, Kuzey ve Güney

Amerika ve Avrupa'da kültürler, yerel ağaçlar ve bildikleri aletlerle, ihtiyaç duydukları bir şeyi meydana getirmek için denemeler yaptılar. Bu erken oyma kanoların dünyası yöreseldi: bir ırmağı geçmek, balıkçılık, toplanan yiyecekleri taşımak, yerel savaşlara adam götürmek. Dünyanın büyük kesiminde oyma kano yerel bir denizcilik ya da ırmak taşımacılığı çerçevesinde kaldı.

Ancak değişim, Neolitik Devrim biçiminde yaklaşmaktaydı. Tarım ve çömlekçiliğin gelişmesi ve bunun yarattığı katmanlaşmış toplum, erken oyma kanoların yerel dünyalarından tamamen farklıydı. Bu devrim Mezopotamya, Çin, Hindistan ve Amerikalar'da birbirinden bağımsız meydana geldi. Şimdi gözlerimizi bu erken tarım toplumlarından biri olan antik Mısır'a ve onun denizcilik dünyasına çevireceğiz.

İkinci Bölüm

KHUFU TEKNESİ

Mısır Eski Eserler Dairesi 1952 Kasım'ında Büyük Piza Piramidinin güney cephesinin tabanındaki yaklaşık 18 metrelik moloz ve döküntüyü kaldırmaya başladı. Bu tür rutin çalışmalar on yılı aşkın bir zamandır sürmekteydi ve piramidin tabanında orijinal bir taş döşemeyi ve çevre duvarını ortaya çıkarmıştı. Ancak güney cephesindeki moloz temizlenmesinin sonuçları hiç de rutin olmayacaktı.

Döküntülerin kaldırılmasıyla ortaya çıkan bir duvarın altında kömür ve sıkıştırılmış topraktan oluşan garip bir tabaka vardı. İşçiler bu tabakayı kazdıklarında, masif bir kireçtaşı kütlesiyle karşılaştılar. Bunu izleyen iki kazı mevsiminde, orada bir kayanın içine oyulmuş bir tür odanın üstünü örten, iki paralel dizi halinde kırk blok ortaya çıkarıldı. Bloklar arasındaki derzler saf beyaz alçıyla kapatılmıştı ve tüm kanıtlar dört bin yıl zarfında bunlara hiç dokunulmadığına işaret ediyordu.

1954 Mayıs'ında işçiler kireçtaşı bloklarının birinde küçük bir delik açtılar. İçerde bir dümen küreği, levhalar, sütunlar ve ip kalıntıları görülebiliyordu. Bir sonraki sonbahar ve kış süresince her biri yaklaşık on dört ton ağırlığındaki büyük örtü blokları elle çalışan vinçle kaldırıldı ve avluya taşındı. Daha işin başlarında bile odada büyük, sökülüp parçalarına ayrılmış bir tekne bulunduğu belliydi.

Gömülü, antik bir kral teknesinin bulunduğu duyurusu hızla bütün dünyaya yayıldı, ama tekneyi korumak ve yeniden birleştirmek için on yıllarca sürecek uğraş henüz başlamıştı. İlk yıllarda koşullar, en hafif deyimle, zordu. İşçiler önce alanda bir baraka ile tekne parçalarının konulacağı raflar inşa ettiler; daha sonra katmanların fotoğraflanması için asma bir platform ile tekne kaburgasını çıkarmak için raylı bir iskele kurdular. Bin iki yüzü aşkın tekne parçası kaldırılıp, fotoğraflanıp, numaralanıp, depoya yerleştirildiğinde 1957'nin ortalarına yaklaşılmıştı.[1]

1 Khufu teknesinin bulunuşu ve rekonstrüksiyonun öyküsü birbiriyle ilgili dört kitapta bulunmaktadır. 1960'larda Mısır Eski Eserler Dairesi teknenin bulunması, taşınması ve rekonstrüksiyonunun başlangıcını belgelendiren arkeolojik raporlar yayınladı. Bkz. Mohammad Zaki Nour, Mohammad Salah Osman, Zaki Iskander ve Ahmad Youssof Moustafa, *The Cehops Boats* (Kahire: Devlet Basım Evleri Ge-

İklim vc nem kontrolü mümkün dcğildi vc bazı parçalar Kahirc'nin kuru havasında hızla kurudu. Baş restorasyon sorumlusu Ahmad Youssof Moustafa ile kimya laboratuvarının yöneticisi Dr. Zaky İskander ahşabı stabilize etmek için çeşitli teknikler denediler.[2] Sorunlar birbirini izledikçe yıllar geçti. Uçlarını sağlamlaştırmak ve yeniden montajı mümkün kılmak için, kaburga ve kaplamalara büyük bir titizlikle yeni tahta yerleştirilmesi gerekiyordu. Ahşap parçaların eksik bölümleri ahşap elyafı ve hayvansal zamk karışımıyla dolduruldu ve mevcut renge uyması için rengi koyulaştırıldı. Bazı durumlarda bir parçayı uygun boyutlarında dökebilmek için kalıplar yapıldı. Zaman zaman yapısal direnç sağlamak için hasarlı bir parçanın içine uzun bir parça yeni tahta konuldu.

Ahmad Youssof Moustafa teknenin, ağır alt kaburgalarından başlayıp, parçaları yerleştirmek için delikler, işaretler ve eğimden yararlanarak montajına ilk kez Kasım 1957 ile Ağustos 1958 arasında girişti. Sonraki on üç yıl içinde tekne dört kez daha dağıtılıp, tekrar monte edildi. İkinci yeniden montajda iç iskelet ve destek parçalarının tümü doğru biçimde yerleştirildi. Üçüncüsünde demonte edilen parçaların gerek kuraklık, gerekse montaj barakasını su basması nedeniyle gördükleri hasarlar tamir edildi. Üçüncü yeniden montaj girişiminde, gövdedeki hemen hemen tüm kaplama tahtaların kavislerinin farklı farklı iç desteklere uyabilmesi için yeniden bükülmesi gerektiği ortaya çıktı. Bu süreçte kaplamaların üç hafta kadar sürebilecek dikkatli bir basınçla eğriltilmesi sırasında her beş ya da on dakikada bir ahşabın üstüne kaynar su dökülmesi söz konusuydu. Dördüncü montajda, ahşap güverte yapısının des-

nel Müdürlüğü). Björn Landström 1970'te tüm mevcut kanıtları derledi ve eski Mısır teknelerinin belli düzeyde kurgusal, ama çarpıcı çizimlerinden oluşan bir kitap hazırladı. Bkz. Björn Landström, *Ships of the Pharaohs: 4000 Years of Egyptian Shipbuilding* (Garden City, NY: Doubleday & Co., 1970). 1980'lerin başlarında, kendisi de eğitimli bir gemi yapımcısı olan Paul Lipka (restorasyonun başı) Youssof Moustafa ile yüz saati aşkın röportajlar yaptı ve yalnızca onun çabalarını değil, bu süre içindeki düşüncelerini de kaydetti. Bkz. Lipke, *The Royal Ship of Cheops*, BAR International Series 225 (Greenwich: National Maritime Museum, Archeological Series no. 9, 1984). Bundan yirmi yıl sonra Cheryl A. Ward Khufu teknesini, 20. yüzyılın son yarısında arkeologlarca çıkarılan diğer gömülü Mısır tekneleri bağlamında ele aldı. Bkz. Ward, *Sacred and Secular: Ancient Egyptian Ships and Boats* (Philadelphia: University Museum Publications, 2000).

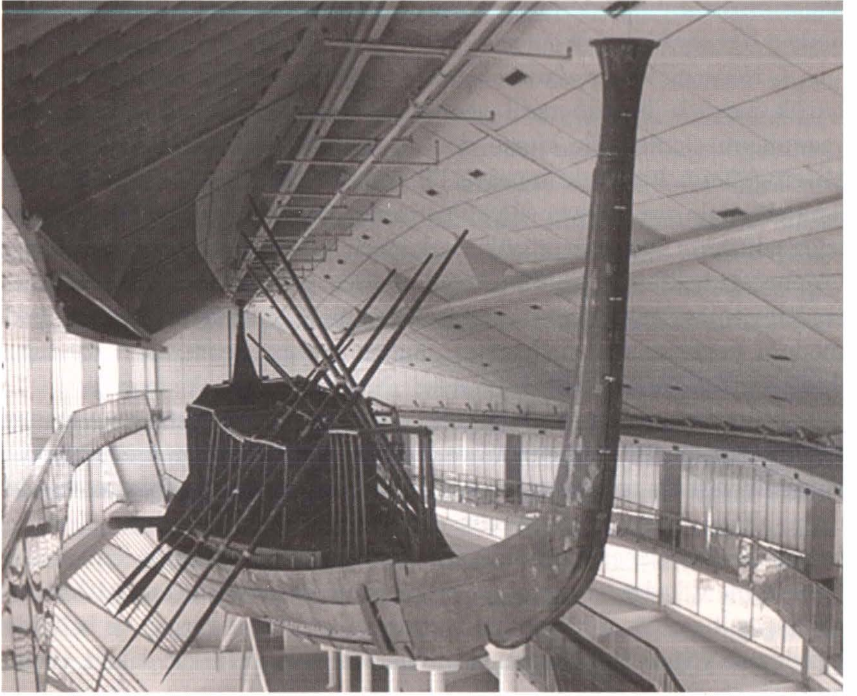
2 Konservatörler sonunda bir aseton ve amil asetat solüsyonu içinde polivinil asetata karar vererek, buna böcekleri uzak tutmak için bir DDT karışımı eklediler.

teklerinin inanılmaz derecede karmaşık yerleştirilmesi de dahil, hemen hemen her şey bir araya getirildi.

Ne yazık ki parçaların çoğunun üstüne, hem genel olarak hem de bitişik parçayla birlikte nasıl yerleştirileceklerini kodlayan hiyeroglifler kazındığını ekipten hiç kimse dördüncü montaja kadar fark edemedi. Hiyerogliflerin karşılaştırılması ekibi yerleştirmelerinin doğru olduğuna ikna etti. Yalnızca bir avuç küçük parçanın yeri değiştirildi. Beşinci montajda tahtaların eğiminde küçük ayarlamalar yapıldı ve teknenin nasıl destekleneceği belirlendi. Khufu teknesi nihayet 1982 Mart'ında, keşfedilmesinden yirmi sekiz yıl sonra sergilendi. Bugün Büyük Piramidin yanındaki modern müze orijinal mahzenle, yeniden kurulan teknenin bulunduğu ikinci katı kapsamaktadır.[3]

Bir ziyaretçi Büyük Piramidin gölgesindeki bu müzede ne tür bir tekne görmektedir? Tekne uzun ve incedir, uzunluğu 43 metre civarında, en geniş yeri ise yalnızca 9 metredir. Gövde, merkezden baş ve kıçtaki uzun, ahşap dikmelere doğru yükselmektedir. Güverteye, destek direkleri ve panellerden oluşan zarif bir "ev" yerleştirilmiştir. Kararmış kaplamalar birbirlerine o kadar iyi geçmişlerdir ki, geminin tarihinin yak. MÖ 2600 olduğuna inanmak zordur. Birçok ziyaretçi için tekne çarpıcı ve belki de güzel, ama yoğun bir programda muhtemelen ancak birkaç dakika ayrılabilmektedir ona.

3 Arkeologlar 1950'lerden beri Keops piramidi çevresindeki, biri güneyde ve dördü kuzey tarafında olmak üzere birkaç gömülü tekneden birinin Khufu teknesi olduğunu biliyorlardı. Rekonstrüksiyonu yapılan tekneye yakın olmasına rağmen, güney tarafındaki çifte tekne şimdiye dek kazılmamıştır. 1980'lerin sonlarında bir ekip kireçtaşından bir bloku delerek, içeriye minyatür bir fotoğrafkamerası ile küçük bir video kamerası soktu. Görüntüler ilk tekneye benzer bir istiflemeyi gösteriyordu, ama tekne fazlasıyla kötü durumdaydı. Görünenlerin çoğu, ilk tekneye paralelliklerden saptanabildiği üzere, güverte ve üst yapıydı. Tahta işleme zıvanalı geçmelere dayanıyordu. Hava örnekleri çürüme için mükemmel koşullar oluşturan yüksek bir nem oranı gösteriyordu. İlk teknenin koruma için neden ideal koşullarda kaldığı tam olarak bilinmemektedir. Bir olasılık ikinci teknenin, birincisinin çürümeye yüksek ölçüde dirençli sedir ağacından yapılmış olmasına karşın, yerel tahtalardan yapılmasıdır. İkinci tekneden hiç ahşap örneği alınmadığından, bu bir tahmin olarak kalmaktadır. İkinci teknede görülen çok daha yüksek sayıdaki kürek de merak uyandırıcıdır. Bu belki de gerçekten çalışan bir tekneydi ve fiilen kürek çekilmişti. İlk teknede bulunmayan büyük ıskarmozlar da bu olasılığa işaret etmektedir. Piramidin kuzey tarafındaki alanda başlangıçta bir miktar ahşap, hatta belki de tüm bir tekne bulunuyor olması muhtemeldir. Günümüze kalan şey ise yerel kireçtaşına kazınmış tekne biçimleridir. Bunlar çıkarılan tekneyle aynı gövde biçimine, oranlara ve kereste ayrıntılarına sahiptir. Keops piramidiyle ilişkili tüm tekneler hakkında en iyi tartışma Ward, *Sacred and Secular*'ın 6. ve 7. bölümlerinde bulunmaktadır.



Resim 4. Knufu teknesinin yeniden monte edildikten sonraki görünümü, Kahire. Fotoğraf: Roland Unger, Wikimedia Commons.

Oysa denizcilik arkeologları için bu tekne Mısır'ın binlerce yıllık gemi yapım geleneği konusunda bir bilgi hazinesi olmuştur. Kritik özelliklerin birçoğu dışardan görülmemekte, güvertenin altındaki yapıda gizlenmektedir. Khufu teknesi çivilenmemiş, parçalar birbirine dikilmiştir. Birçok kültür birbirinden bağımsız olarak bu tekniği geliştirmiş olmasına rağmen, Mısır'ın dikili teknelerinin dünyada bir benzeri yoktur.[4] Dünyanın diğer kesimlerindeki dikili teknelerde iki tahtanın birleştiği yerin her iki tarafındaki deliklerden –sanki sert kumaştan iki parçayı birbirine dikiyor-

4 Dikişli teknenin çok sayıda, birbirinden bağımsız görüntüsü için bkz. Sean McGrail ve Eric Kentley, ed., *Sewn Plank Boats: Archaelogical and Ethnographic Papers Based on Those Presented to a Conference at Greenwich in November, 1984* (Oxford: BAR International Series 276, 1985).

muş gibi– ipler geçirilip, bağlanır. Buna karşın Mısırlı tekne yapımcıları ipleri gruplar halinde bir dizi tahtanın bir yanından ötekine bağlıyorlardı. Tahtalarda alta kadar inen delikler açmıyorlardı. Bunun yerine tahtanın ortasında birleşen, açılı delik çiftleri açıyorlardı; bu da iplerin tahtanın iç yüzeyinden girip çıkmasına olanak sağlıyordu. Tahtalara ayrıca, iplerin uzunlamasına kaymasını önlemek için ek kenar çentiği atılırdı. İç iskelet tahtalara bağlanır ve güverte ile güvertenin üstündeki üst yapıyı desteklerdi. Gövdenin tahtaları arasındaki ek yerlerini kalafatlamak yerine, Khufu teknesinde bitişik tahtalara dikilmiş tirizler kullanılmıştı.

Uzun, ince tekne ve gemilerin ortak bir sorunu vardır: uçları sarkar. Teknik olarak "hogging" (kamburlaşma) diye bilinen bu durum, baş ve kıça göre geminin ortasında yüzerliğin daha çok olmasından kaynaklanır. Düzeltilmemiş kamburlaşma, dalgaların pruvayı suya ittiği aşırı dalgalı denizde özellikle tehlikelidir. 19. yüzyıl sonlarında çelik gemiler dönemine kadar, denizcilik tasarımcıları kamburlaşma için yalnızca tek bir çözüm icat ettiler –bir "kamburlaşma bağı." Bu, pruvaya bağlanan, geminin ortasındaki sağlam bir direğin üstünden geçen ve geminin kıçına iliştirilen kalın bir halat ya da zincirden oluşuyordu. Halat ya da zincirin gerilmesi, baş ile kıçı geminin ortasına göre yükseltiyordu. Antik Nil tekneleri herhalde "kamburlaşıyordu," çünkü erken çizimlerin birçoğunda baş ile kıçı destekleyen bir kamburlaşma bağı görülmektedir.

Demir eritme teknolojisinin Sahra güneyindeki Afrika'da görece erken ortaya çıkmasına karşın, Mısırlılar hiçbir zaman maden eritmeyi ya da madeni aletleri geliştirmediler. Khufu teknesinde ip ve değişik tahta çivi, kavela ve zıvana biçimleri kullanılmış olması, bu kültürde genelde metal çivi olmamasıyla tümüyle tutarlıdır. Kazılardan çıkarılan demir kalemler yalnızca, tümü de demir göktaşlarından imal edilen küçük bıçak ya da kâselerdir.

Khufu Teknesinin Irmak Dünyası

Eski Mısır kralları neden örneğin arabalarla ya da büyük miktarda silahlarla değil de, tekneleriyle ve teknelerin içinde gömülürlerdi? Uzaydan Mısır'a bakıldığında –bu manzaraya yalnızca Tanrı Ra güneş teknesinden bakabilirdi–teknelerin eski Mısır'da neden merkezi önemde olduğu

hemen anlaşılmaktadır. 500 kilometre boyunca Nil'in iki yanında yeşil bir verimli toprak bandı uzanır. Çölün kahverengisine geçiş ani ve tamdır. Eski Mısır'ın zenginlik ve görkeminin her yönü, Nil'in hayat veren, tahıl üreten sularına bağlıydı.

İlk hanedanlardan başlayarak memurlar Nil'i gözlemlerlerdi. Irmak her yaz esrarengiz biçimde yükselir, kıyılarından taşar, çevredeki tarlaları ırmağın çok, çok yukarısındaki bilinmeyen bir yerden getirdiği mineral zengini alüvyonla kaplardı. Suların bu yıllık yükselişi Mısır'ın en erken hanedanlarından itibaren kayalara ve ırmak kıyısındaki yapılara kaydedilirdi.[5] Suların az yükselmesi kuraklık ve açlık demekti. Fazla yükselme ise tüm köyleri silip süpüren seller ve bunun ardından aylarca süren su yoluyla geçen salgınlar ve ölüm demekti. Suların yükselmesinden sonra sulama kanallarının temizlenmesi, sulama donanımının tamiri, tarlaların hazırlanması ve ekim yapılması gibi temel önemde işler başarılmalıydı. Devlet memurları köy ve tarla sınırlarını yeniden belirler ve vergileri saptarlardı.

Bu yükselmenin olası doğal ve doğaüstü nedenlerine ilişkin tartışmalar binlerce yıl sürdü. Nil'in yükselmesi bulmacası ancak 19. yüzyıl sonlarında Avrupalı kaşiflerin gözlemleri sayesinde çözüldü. Afrika ikliminin yıllık örüntüsüne devasa bir muson örüntüsü egemendir. Haziran başlarında ırmak kıyılarındaki doğu rüzgârları Atlas Okyanusu'ndan kıtanın merkezine bulut ve nem getirir. Nil'in bugün Kenya, Uganda ve Tanzanya olan yüksek havzalarında yoğun yağış olur. Bu ek yağmurlar aşağı Nil'in hayat verici sularının yükselmesine yol açar.[6]

Nil yalnızca hanedanlar boyunca tüm refahın kaynağı değil, aynı zamanda kuzey ile güneyi birbirine bağlayan ana yoldu. Nil Deltası her zaman son derece verimli olmuştur.[7] Buranın tahılı birbirini izleyen hanedanların ırmağın yukarısındaki başkentlerini binlerce yıldır beslemişti. Hâkim rüzgârların kuzeyden güneye, Nil'in akışının tersine esmesi, bu

5 Barbara Bell, "The Oldest Records of the Nile Floods," *Geographical Journal* 136, no. 4 (Aralık 1970): 569-573.
6 Robert O. Collins, *The Nile* (New Haven, CT: Yale University Press, 2002), 14-15.
7 Verimli ırmak deltaları –örneğin Sarı Nehir, Yangtze, Kızıl Nehir (Vietnam), Mekong, Brahmaputra ve Irrawaddy gibi– birçok krallık için merkezi önemde olmuştur. Tüm bu ırmak deltaları aynı taşkın sorunlarını paylaşırlar. Çoğu durumda deltayı kontrol eden krallık, ırmağın kaynağını ya da orta kesimlerini kontrol etmiyordu.

taşıma için özellikle yararlıydı. Böylece tahıllar yılın büyük kesiminde yelken gücüyle ırmağın yukarısına taşınabilirdi.

Assuan bölgesinden Nil Deltası'na 650 kilometrelik uzun, az meyilli iniş, inşaat taşlarının ve geçici işçilerin görece kolayca ırmağın aşağısına taşınabilmesi anlamına geliyordu. Bütün bölgedeki az sayıda yol doğu ve batıya giderek, ya vaha kentleri ile Nil ya da Nil ile Kızıldeniz arasında bağlantı sağlar.[8]

Mısır Teknelerinin Dünyası

Nil teknelerinin ilk betimlemeleri yaklaşık MÖ 4500'ten, Badari diye bilinen bir dönemden kalma birkaç dağınık resimdir. Daha sık rastlanan bir sonraki bin yıldan kalan görüntülerde ise yüksek, incelen uçları, güverte kamaraları ve kürekçileri olan, düz tabanlı tekneler görülür. Bu kaba çizimlerde gemi yapımına ve malzemelere ilişkin en temel soruları yanıtlayacak ayrıntılar yoktur.[9]

1991'de, o tarihte Pennsylvania Üniversitesi Müzesinin Mısıroloji Bölümü Müdür Yardımcısı David O'Connor başkanlığındaki bir ekip antik Abidos Kenti'nde I. ya da II. Hanedana tarihlenen, yani Khufu teknesinden yaklaşık bin yıl öncesinden kalan, toprağa on iki paralel hat halinde gömülmüş 15 ile 18 metre uzunluğunda tekneler buldu. Bu heyecan yaratacak bir keşifti ve haber tüm dünyaya büyük bir hızla yayıldı. Bunu izleyen aylarda yalnızca Londra ve New York'takiler değil, örneğin *San Diego Times, Salt Lake Tribune, Montreal Gazette* ve *St. Petersburg Times* gibi gazetelerde de buna ilişkin haberler yayınlandı.

Ekip teknelerden birini topraktan çıkardı. Burada eski Mısır gemi yapımcılığına ilişkin, kaba çizimler ve spekülasyon değil, somut kanıtlar

8 Kenneth Kirchen Kızıldeniz'in batısındaki toprakları, kuzey ve güney yönünde, beş paralel şeride ayırır: (1) Kızıldeniz'in yanındaki çöl; (2) Nil; (3) Nil'in batısındaki çöl; (4) vahalar zinciri; (5) batı çölü. Bkz. Kitchen, "Ancient Polities and Interrelations along the Red Sea and Its Western and Eastern Hinterlands," *Connected Hinterlands: Proceedings of Red Sea Project IV Held at the University of Southampton September 2008*, ed. Lucy Blue, John Cooper, Julian Whitewright ve Ross Thomas, Proceedings of the Red Sea Project IV, BAR International Series, no. 2052 (Oxford: British Archaeological reports, 2009) içinde, 3-8.

9 Kamış destelerinden yapılan teknelerin denize dayanıklılığı küçümsenmemelidir. Kamıştan tekneler, kamıştan sallara göre denize çok daha dayanıklıdır. Bkz. Tom Vosmer, "The Magan Boat Project: A Process of Discovery, a Discovery of Process," *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 33, 18-20 Temmuz 2002'de Londra'da düzenlenen Arap Çalışmaları Seminerinin 36. toplantısına sunulan makaleler, 49-58.

vardı. Birincisi bunlar saz ya diğer malzemelerden değil, ahşaptan yapılmış teknelerdi. İkincisi tekneler "dikili"ydi ve binyıl daha geç tarihli Khufu teknesinin yapısına inanılmaz bir benzerlik gösteriyorlardı. Üçüncüsü Abidos tekneleri başka amaçlar için yapılmış, ama cenaze aracı olarak da kullanılmışlardı. O 'Connor bunların bu alana Nil'den neredeyse on kilometre çekilerek getirildiği ve dik şekilde oturtulduğu kanısındaydı. Dördüncüsü, Abidos tekneleri tasarım ve yapım açısından, daha eskilere giden yüzyıllarca sürmüş bir gemi yapımcılığının ve bunun tecrübelerinin sonucu olabilecek bir gelişmişlik sergiliyorlardı.

Gemilerin gömüldüğü mahzenler de aynı şekilde ciddi gelişmişlik düzeyi gösteriyordu. Gövdeleri desteklemek için altlarına tuğla döşenmişti. Cenaze büyük ihtimalle teknenin içindeydi, ancak bunu kanıtlayan doğrudan bir gözlem yapılmamıştı. Tekne daha sonra kerpiç tuğlalarla doldurulduğu için, eğer bir güverte varsa bile, güverte destekleri, güverte ya da üstyapısından hiçbir şey kalmamıştı.[10] Ekibin sınırlı kazısından sonra, ilk teknenin topraktan çıkarılan gövdesi tekrar gömüldü ve diğerlerine el sürülmedi.

Alan, bu tekne gömülerinin büyük önemini kavramak için temel önemdedir. Abidos, Tanrı Osiris'i başa koyan erken Mısır hanedanlarının cenaze merkeziydi. Bugün burası, yoğun olarak incelenmiş ve kapsamlı biçimde kazılmış, üç bin beş yüz yıllık bir süreye yayılan mezarlar, tapınaklar ve kült mabetleriyle doludur. (David O'Connor Abidos'ta tekne gömülerinin bulunmasından yirmi beş yıl önce kazmaya başlamıştı.) Arkeologlar onlarca bilimsel makale ve kitap aracılığıyla, Abidos'un ve onun cenazeye ilişkin inançlarının ve mimarisinin, bin yıl sonra Giza'daki tekne gömülerinin ve piramitlerin öncüleri olduğu konusunda görüş birliğine ulaşmışlardır.[11]

Khufu teknesinden çok daha eski zamanlarda da tekneler gömülüyordu ve bu gelenek ondan çok sonra da devam etti. 1894'te arkeolog Jacques de Morgan, Kahire'den ırmağın yukarısına doğru yaklaşık elli kilometre ötedeki Daşur'da bir piramidin yanında, tek bir mahzende üç tekne buldu. Piramit

10 Tekneler manzaranın öne çıkan bir özelliğini oluşturacaklardı. Teknelerin çevresine aslında yalnızca kısmen toprak yığıldığı anlaşılmaktadır; böylece on iki hayalet beyaz gemi biçimi, çöle yelken açmış gibi görünebilirdi. Daha sonra uçuşan kumlar, tekneleri tümüyle gömmüştü. Gömülerin sıralaması ve bunların genel olarak zaman süreci Abidos alanının birçok bilinmeyeni arasındadır.

11 Bkz. David O'Connor, *Abydos: Eygpt's First Pharaohs and the Cult of Osiris* (Londra: Thames & Hudson, 2009).

ve tekneler Orta Krallıktan III. Senusret ile (yak. MÖ 1850) ilişkilendirildi; yani Khufu teknesinden nerdeyse sekiz yüzyıl sonrasına aittiler. Morgan ilk grubun yaklaşık 91 metre güneyinde gömülü üç tekne daha olduğunu, böylece toplamın altıya ulaştığını bildiriyordu. Bunlardan ikisi Kahire Müzesinde, biri Şikago'daki Field Müzesinde, dördüncüsü ise Pittsburgh'daki Carnegie Müzesindedir. Diğer iki teknenin akıbeti bilinmemektedir.

Khufu teknesi gibi Daşur teknelerinin tümü de, bugün Lübnan olan bölgeden ithal edilen pahalı sedir ağacından yapılmıştır. III. Senusret döneminden belgeler arasında bu tür gemilerin yapımı için malzeme ve işçilik kayıtları da vardır. Teknelerin tümü Khufu teknesiyle yaklaşık aynı oranlardadır: uzunluğun genişliğe orantısı 4:1'dir. Gövde kerestelerinin kenarlarını benzer bir zıvanalı geçme sistemi birbirlerine bağlar. Tümünün baş ve kıçı kalkık ve yüksektir. Daşur teknelerinin hepsinde daha erken teknelerle aynı dikili eklem yerleri vardır, ancak bunun (20. yüzyıl başlarında yapılan) modern rekonstrüksiyonunda ip ve halat takımlarının yerini, işçiliği ciddi düzeyde daha kötü, kırlangıç kuyruğu ahşap geçmeler almıştır. Şikago'daki teknede eski tamirlerin görülmesi bunun cenaze için değil, kullanım için yapıldığının açık kanıtıdır.

Öte yandan firavun cenaze teknelerinin eski Nil üstündeki teknelerin çok küçük bir bölümünü oluşturduğunu vurgulamak önemlidir. Mısır hiyerogliflerinde 150'yi aşkın tekne tipi görülmektedir. Bunlardan bazıları fresklerde resimlenmekte ve balıkçı teknesi ya da mavna olarak tanımlanmaktadır, ama gerçekte bilim insanları tekneleri özgün boyut ve kullanımlarına göre temsil eden hiyerogliflerden çok azını tercüme edebilmektedirler.

Duvar resimleri, oymalar ve metinler Nil üstünde hareket eden metaları ayrıntılandırmaktadır: büyük duvar ve anıtlar için taşlar; temel tahıllar; zenginler ve yoksullar için kumaş; bina, lahit ve mobilyalar için ahşap; mobilya ve kutsal nesneler yapmak için zamk; hatta inşaat alanlarına taşınan işçiler. Tekneler ayrıca su taşımak için kullanılan tulumlar ve gerek işlevsel, gerekse kutsal çanak çömlek de naklediyorlardı. Aralarında büyülü ve saygın kabul edilen bakır ve altının da bulunduğu madenler, bir yerden ötekine tekneyle götürülüyordu. Zengin evlerinin lüks kalemleri tekneyle taşınıyordu: abanoz, fildişi, oymalı ahşap paneller, duvarları boyamak için

pigmentler, kaplar, boncuklar ve diğer takılar için cam, yakmak için tütsü, gözler için makyaj malzemesi, kap olarak kullanılacak devekuşu yumurtaları, bilezikler için deniz kabukları ve canlı ve ölü bedenler için kokulu yağlar. Kral güneşlikleri için tüyler de muhtemelen Nil yoluyla getiriliyordu.

İki kazı eski Mısır'ın iş teknelerinin anlaşılmasında yardımcı olmuştur. Bunlardan biri Khufu teknesiyle aynı dönemde faal olan, ama Khufu teknesinden birkaç yüzyıl sonra Orta Krallık'ta (MÖ 1991-1688) daha da hareketlenen bir Kızıldeniz limanı olan Vadi Gavasis'tir. Arkeologlar 1990'larda kumsalın üstünde, mercanın içine oyulmuş, yedi adet uzun, dar, mağaramsı oda buldular. Odalardan bazılarında seramik üretimi ya da büyük ölçekli fırınlama kanıtları vardı. Odalardan üçü teknelerin gövde tahta ve kalaslarının tamirine ayrılmıştı. Mağaraların birinde bulunan çok büyük miktarda halat takımı için en olası açıklama, teknelerin aşağı Nil'de inşa edildiği, Nil'den yukarı getirildiği, halat takımı kesilerek parçalarına ayrıldığı, dağların üstünden 240 kilometre taşındığı ve deniz yolculukları için Kızıldeniz kıyısında yeniden montajlandığıdır.

Mağaralarda bulunan gövdede kullanılan tahtalar, Khufu teknesinin uzun, zarif tahtalarına göre daha küçük ve kalındır. Burada başta akasya ve çınar olmak üzere yerli ağaçlar ile bir miktar da Khufu teknesinin pahalı ithal odunu sedir bulundu. Türü ne olursa olsun ahşap pahalı olduğundan, kütükler düzenli olarak yeniden işlenip tekrar kullanılıyordu. Aşınmış gemi kalaslarının mağaralara çıkan rampalarda destek olarak kullanılması ve gövde tahtalarının döşemede değerlendirilmesi bizim için bir şanstı. Bu kalas ve tahtalarda yalnızca tuzlu su kurtlarının ürettiği kurt deliklerinin olması, önceleri denize açılmış teknelerde kullanılmış olmalarının bir kanıtıydı.[12]

Arkeologlar Vadi Gavasis'in dışında gemi kalaslarının rampa yapımı için geri dönüştürüldüğü ikinci bir alan buldular. Lisht diye bilinen alan, Kahire'den ırmağın yukarısına doğru yaklaşık 65 kilometre uzaklıktadır. Kalaslar yak. MÖ 1950'den, yani Vadi Gavasis'in aktif olduğu dönem-

12 Alanda 1970'lerin ortalarına uzanan ilk incelemeler, tamamlanmamış gemi çapaları gibi buluntular gemiciliğe odaklanıldığının güçlü işaretlerini vermiştir. Arkeologlar 1980'lerde "Punt" adı verilen bir ülkeye yolculukları anlatan ve üzerlerine yazılar işlenmiş çapalarla inşa edilmiş tapınaklar buldular. Mağaraların yeri 2001'de bulundu.

den ve Khufu teknesinden belki beş yüz yıl sonrasından kalmıştır. Bunlar kraliyet mavnalarına değil, yük taşıyan teknelere aittir. Bu tekneler Khufu teknesinden daha kısa ve daha tıknazdılar. Keresteler Khufu teknesine göre daha küçük boyutta, daha kalındır ve sedirden değil, yerel akasyadan yapılmıştır. Bu kargo teknelerinin iç yapısı Khufu teknesinden çok daha güçlü olacak ve baştan kıça uzanan, kertikli döşeme kalaslarına oturan kalın bir kirişi bulunacaktı. Bu iş tekneleri büyük taş bloklar ya da dikme taşlar taşımanın stresini kaldırabilecek biçimde yapılmıştı.[13] Arkeologlar aynı alanda, kerestelerin temel biçim ve düzenlemesi konusunda yaptıkları tahminleri teyit eden bir model gemi de bulmuşlardı.[14]

Vadi Gavasis ve Lisht alanlarından, Mısırlıların aynı temel tasarımları ve yapım tekniklerini gerek kraliyet tekneleri, gerekse iş tekneleri için binlerce yıl kullandıkları sonucu çıkmaktadır. İş teknelerinin tek farkı kerestelerinin daha küçük ve kalın, iç yapılarının daha güçlü olmasıydı. Dolayısıyla Mısır'ın tekne yapımı büyük ölçüde, Nil Irmağı'nı merkez alan, kendine yeterli bir dünyaydı. Mısır krallarından birinin yakın arkadaşı olan Rekmire adlı bir adamın mezar duası, teknelerin önemi konusunda fikir vermektedir.

Efendimin kalbi,
Hükümdarımın kulakları ve gözleriydim.
Teknesinin kaptanıydım, gece gündüz
Uyku nedir bilmezdim
Ayakta dursam da, otursam da
Kalbim pruva halatında, kıç halatında,
İskandil sırığındaydı.[15]

13 Bir grup arkeolog antik Mısır teknelerinden bilinen verilerden, taşıma kapasitesini belirlemiştir. Lisht keresteleriyle yapılacak bu tip iş teknelerinin kolayca bir, hatta iki devasa obelisk taşıyabileceği düşünülmektedir. Bkz. J.V. Wehausen, A. Mansour, M.C. Ximenes ve F. Stross, "The Colossi of Memmon and Egyptian Barges," *International Journal of Nautical Archaeology* 17 (1988): 295-310.

14 Bkz. Ward, *Sacred and Secular*, bölüm 9 ve 10.

15 Bu mezar yazıtına, Loma Oakes ve Lucia Gahlin'in eski Mısır inançlarına ve dinine ilişkin yararlı ve iyi resimlenmiş kitaplarında değinilmektedir: *Ancient Egypt: An Illustrated Guide to the Myths, Religions, Pyramids and Temples of the Land of the Pharaohs* (Londra: Hermes House, 2002), 137.

Eski Mısır'da ticaret ve değiş tokuş ne kadar önemli ve yaygındı? Oldukça basit bir soru gibi görünse de, arkeologlar, antropologlar, sosyologlar, tarihçiler ve iktisatçılar bu soruyu iki yüzyılı aşkın süredir –çoğu kez oldukça hararetli biçimde– tartışıyorlar. Birbirine karşı iki anlatıdan biri büyük ölçüde piyasa karşıtı, ötekisi ise büyük ölçüde piyasa yanlısıdır.

Piyasa karşıtı anlatının kökleri 19. yüzyıl başlarının Alman, Fransız ve İngiliz Romantisizminde yatar. Çevrelerinde meydana gelmekte olan sanayi devrimine tepki gösteren bu sanatçılar, yazarlar ve felsefeciler metalara sadece nakit satış kalemleri olarak bakan piyasanın, doğası itibariyle kötü olduğuna inanıyorlardı. Piyasalar toplumların üyeleri arasındaki bağları yok ediyor, genellikle eski ve önemli halk kültürlerinin yerine paragözlüğü getiriyor, özel mülk sahiplerine satılmak için ortak araziler parçalıyor ve başlıca işlevi topraklarından sürülen yoksulları sömürmek olan büyük, çirkin kentler yaratıyordu.

Piyasa karşıtı bakış açısının merkezinde piyasaların ve piyasa odaklı ekonomilerin yeni bir olgu olduğu, Avrupa'nın sanayileşen toplumlarında bile en erken 19. yüzyılda başladığı fikri vardır. Buna göre daha erken zamandaki bir toplumun merkezinde piyasaların ve ticaretin olduğuna ilişkin kanıtlar doğru değildir. Bu bakış açısı, bu nedenle, piyasa işlemlerinin mantığının ve kurallarının ne antik kültürlerde (Mezopotamya, eski Çin, İndus Vadisi, Mayalar), ne de modern dünyanın herhangi bir yerindeki "modern öncesi" kültürlerde (geleneksel Afrika, Güneydoğu Asya, Polinezya, Hindistan'ın kabile kültürleri) önemli bir rolü olduğu sonucuna varıyordu. Dolayısıyla antik ve yakın geçmişteki halklar ve modern dönemin "ilkel insanları" piyasa güçlerinin baskı ve yabancılaştırması olmadan hayatlarını sürdüren halklardı.[16]

16 Piyasa karşıtı görüşü savunanlar piyasa öncesi dünyaları araştıran fiilen on binlerce araştırma üretmişlerdir. Marx böylesi bir altın çağı ve "Doğu despotizmi" ile modern Batı kapitalizmi arasındaki farkı uzun uzun ele almıştır. 20. yüzyılda gerek Max Weber, gerekse Karl Polanyi çoğu kültürün piyasa dışı özellikleri olduğunu savundular. Marshall Sahlins taş çağı ekonomisinin, modern ekonomilerden temelden değişik olduğunu –tümüyle farklı kuralları olduğunu– savundu. Antropologlar alan çalışmalarından hediye ekonomisi, kuşaklar boyu süren karşılıklı yükümlülükler, şerefli davranış, parasallaşmamış iş ve ritüel sunuma dair fikirler geliştirdiler; bu yöntemlerin tümü de piyasa işlemlerinin yerine geçiyordu. Emanuel Wallerstein Avrupa'nın piyasa temelli kapitalizmi dünyanın geri kalanına yaydığı bir dünya sistemi fikrini geliştirdi. Piyasa karşıtı bakış açısı geçmiş düşünce biçiminin bir kalıntısı de-

Bu piyasa karşıtı bakış açısının karşısında, aynı derecede uzun bir geçmişe sahip, piyasa analizinin tüm zamanlar ve yerler için uygun olduğunu savunan, piyasa yanlısı bakış açısı bulunur: nerede olurlarsa olsunlar insanlar her zaman kâr, emeğin değişim değeri ve risk gibi kavramları ve kaynakların nasıl harcanıp, kullanılacağına dair tercihleri anlamış ve buna göre hareket etmişlerdi. Bu düşünce biçiminin kökenleri 18. yüzyılda İngiltere'de yaşayan David Ricardo ve Adam Smith'e uzanır. Kuşkusuz bunun 20. yüzyıl savunucuları arasında Milton Friedman ve Şikago iktisat ekolü vardır. Şimdi egemen hale gelen bu bakış açısının ürünleri arasında "rasyonel tercih" davranışına ilişkin on binlerce inceleme bulunmaktadır. Etkileri, kendi kendini düzenleyen piyasa incelemelerinden, tercih ekolü savunusuna kadar uzanmaktadır.

Mısır uzmanları çoğunlukla piyasa karşıtı tarafta olmuşlardır. Bu anlaşılabilir bir şeydir, çünkü gözlenen kanıtlar –duvar resimleri, masif mimari, kralların savaştaki ve barıştaki yüce eylemlerini anlatan yazıtlar, haraç ve vergi kayıtları, deniz ötesi seferlere kraliyet desteği– piyasanın fazla bir rolü olduğuna işaret etmemektedir. İncil'in Eksodüs (Mısır'dan Çıkış) bölümü de yönetimi altındaki her şeyi belirleyen, son derece güçlü bir firavun portresini güçlendirmektedir.

Araştırmacılar ancak son birkaç on yılda antik dünyanın birçok yerinde piyasa ve ticarete ilişkin yeni kanıtlar buldular. Antik piyasalara ilişkin ilk büyük keşif Babil'de oldu. Kil tabletler üstündeki binlerce çivi yazılı yazıt yalnızca fiyatların dalgalandığını değil, ayrıca alıcıların getiri oranlarına ve kredi maliyetlerine uyum sağladıklarını gösterdi. Mısır'da birçok yerde gerek krallık dışı tabutlar, gerekse iş tekneleri için ithal Lübnan sediri bulunması, bu pahalı ithal kalemi için bir pazar bulunduğu fikrini veriyor.

Bilimsel analizler buna ayrıca bir piyasa zihniyetine ilişkin merak uyandırıcı öneriler ekledi. "Çakma ürünlerin" antik Doğu Akdeniz ve Mısır'da yaygın olduğu anlaşılıyor. Bilimsel analizler Doğu Akdeniz'de

ğildir. Bugün de akıllı, aktif savunucuları olan canlı bir gelenektir. Küreselleşme eleştirilerinin ve piyasa değerlerinin eğitim ve sağlık hizmetleri üstündeki aşındırıcı etkisine ilişkin tartışmanın merkezinde bu yatmaktadır. Buna karşın, eski Mısır'da piyasalara ilişkin son bulgular için bkz. Andras Hudecz ve Mate Petrik, ed., *Commerce and Economy in Ancient Egypt*, BAR International Series, 2131 (Oxford, Archaeopress, 2010).

bulunan "Mısır" çinilerinin çoğunun aslında ithal edilen pahalı, sırlı çanak çömlek değil, bunların yerel üretilmiş ucuz kopyaları olduğunu ortaya çıkardı. Aynı şekilde Suriye'de bulunan "Mısır" taş vazolarından bazılarının gerçekte yerel taştan yapıldığı anlaşıldı. Buna karşın Mısır'da düşük kaliteli yerel ahşaplar mobilya, kutu ve lahitlerde kullanıldığında, daha pahalı ithal ahşaba benzemesi için ağaç damarları taklit edilerek boyanıyordu. Takıcılıkta çoğu kez Mısır akik taşına İran'dan ithal edilen pahalı firuze ve Afganistan'dan getirilen lacivert taşı kakılıyordu, ama daha ucuz takılarda pahalı ithal taşların yerine bunların cam taklitleri kullanılıyordu.[17]

Bu kanıtlar topluca, temel bir meta değiş tokuşu ya da krallar tarafından kontrol edilen ve yönetilen bir ticaretten çok daha ilginç bir şeye işaret ediyor. Pahalı ithal kalemlerin yerel yapılmış taklitleri, alıcıların pahalı ithal kalemlerin prestij değerinin bilincinde olduklarını düşündürtüyor. Aynı şey yerel zanaatkârlar için de geçerliydi. Daha ucuz, son moda kopyalar için deneyler yapıyor, bunları üretiyor ve pazarlıyorlardı. Bir "çakma meta" ticareti gerek alıcılar, gerekse satıcılar açısından karmaşık piyasa tahminleri gerektirir. Yerel kopyanın daha düşük fiyatı, gözlemcilerin (belki dostların, ailenin, iş arkadaşlarının) bunun kopya olduğunu fark etmeleri riskine değer miydi? Zanaatkâr açısından, kopyalar alıcılara cazip gelecek kadar iyi ve ucuz muydu? Günün modasına tam olarak uygun muydu? Burada zamanımızın –Rolex saatler, Prada ayakkabılar, Gucci çantalar gibi– çakma ürünlerinin çok eski öncellerini görüyor ve eski Mısırlıların ekonomik kararlarını ve bu kararların ima ettiği aktif piyasa düşüncesini içgüdüsel olarak anlıyoruz.

Antik Akdeniz, Ortadoğu ve doğu Afrika sahilleri dünyasında piyasalar muhtemelen kaynakların sömürgeleştirilmesi, fetih ve el koyma, haraç, elçilikler, geçici ve köle işçiler gibi piyasa dışı yollardan elde edilmesiyle yan yana işliyordu.

Teknelerin Anlamı: Doğaüstü Yolculuklar

Eski Mısırlılar mezarlarına neden tam boyutta tekneler ve model tekneler koyuyorlardı? Mısır uzmanları buna, mezarların çok büyük mik-

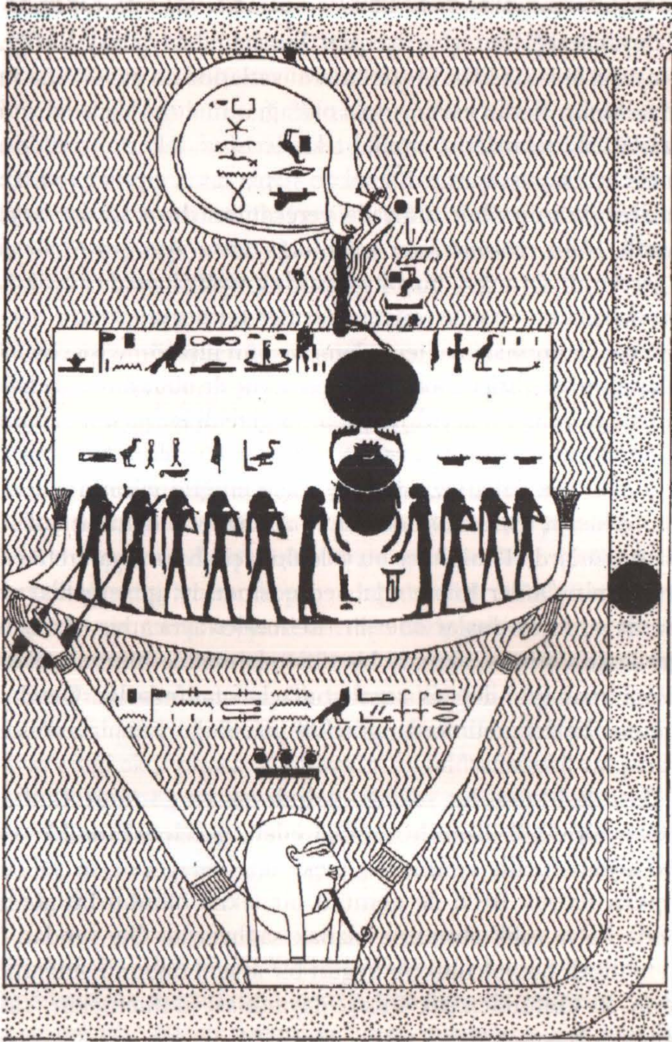
17 Angela Murock Hussein, "Beware of the Red-Eyed Horus: The Significance of Carnelian in Egyptian Royal Jewelry," *Perspectives on Ancient Egypt: Studies in Honor of Edwar Brovarski*, ed. Zahi Hawass, Peter Der Manuelian ve Ramadan B. Hussein (Kahire: Eski Eserler Yüksek Konseyi, 2010) içinde, 185.

tarlarda para ve emek gerektirdiğini ve genelde bir insanın öbür dünyada ihtiyaç duyabileceği her şeyi içerdiği konusundaki görüş birliği dışında, kesin bir yanıt bulamadılar. Mezarların duvarlarındaki güzel vaha ve palmiye resimleri, bunun ölenin kalıcı yuvası olacağı umudunu ifade ediyordu. Belki de mezarlardaki teknelerin, model teknelerin ve tekne resimlerinin basit, sıradan bir açıklaması vardır. Bir tekne –tıpkı tahıl, giysiler ve hizmetkârlar gibi– sadece ölünün öbür dünyada gereksinim duyacağı bir şeydi. Zaten çeşitli antik Mısır metinlerinde anlatıldığı üzere aynı şey Mısır'ın kendisi için de geçerliydi. Örneğin, birçok mezarda gruplar halinde küçük, topraktan insan heykelciklerine rastlanmıştır. Yazıtlar bu heykelciklerin her yıl yapılması gereken, zorunlu kanal temizleme ve anıt inşa etme işlerinde ölenlerin yerini alacağını belirtirler. Dolayısıyla bir tekne de öbür dünyada Nil boyunca aşağı yukarı yolculuğun keyifli, hatta belki gerekli bir biçimi olabilirdi.

Ancak bilim insanları tekne gömülerinin ölümden sonraki keyifli bir ulaşımdan çok daha fazla bir şey ifade ettiğini tahmin ediyorlar. Eski Mısırlılar ölülerin tehlikeli şeytanlar ve alametlerle dolu bir yolculuğa çıktıklarına inanırlardı. Rahiplerce bu yolculuk için hazırlanan rehberlerde, bu kapsamda ünlü Ölüler Kitabı'nda, seçilecek en iyi güzergâhlar ve önemli kavşaklarda edilecek dualar önerilir. Rehberler ayrıca bir kaz, şahin ya da bir diğer kuşun sırtına çıkmak, bir tütsü esintisine binmek ve bir merdivene tırmanmak gibi değişik seyahat araçları tanımlarlar. Gerek bu ölüm yolculuğuna ilişkin metinlerde, gerekse yolculuğu yansıtan resimlerde en yaygın araç bir teknedir.[18]

Tam da böylesi bir yolcuğu uygulayan en görünür Tanrı, her gün güneş teknesiyle gökyüzünde seyahat eden, geceleri karanlık ve tehlikeli yeraltı dünyasının bir tarafından öteki tarafına geçen ve şafakta tekrar ortaya çıkan Ra'ydı. Belki de gömülü bir tekne ölünün bu görkemli yolculuğunda Ra'ya eşlik etmesine olanak sağlıyordu. Öte yandan ölümden sonraki tehlikeli bir yolculuk ve uygun bir aracın önemi konusundaki fikri temellerin, Ra kültünden çok önceye dayanması muhtemeldir. Yakın tarihte Abidos'ta ortaya çıkarılan tekne gömüleri, Ra'nın ana Tanrılardan biri

18 Yolculuklar hakkında bkz. Joyce Tyldesley, Myths and Legends of Ancient Egypt (Londra: Allen Lane, 2010), böl. 3. Ra hakkında çok daha derin bilgi ve ayrıntı için bkz. Stephen Quirke, *The Cult of Ra: Sun-Worship in Ancient Egypt* (New York: Thames & Hudson), 2001.



Resim 5. Tanrı Ra ve güneş teknesi, *E. Wallace Budge, Egyptian Ideas of the Future Life* (Londra: K. Paul, Trench, Trübner and Co., Ltd., 1900).

haline gelmesinden yüzyıllarca öncesine gitmektedir. Ancak eski Mısır'dan bu çok, çok uzak tarihi mesafede, tekne gömülerinin antik Mısırlılar için ne anlama geldiğini büyük olasılıkla hiçbir zaman kesinlikle bilemeyeceğiz.

Nil Dünyasının Sonu

Eski Mısır, erken dönem oyma kanoların yerel dünyalarından büyük, ama Nil'in ötesinde gelişmekte olan Akdeniz ötesi dünyadan küçük, bölgesel bir ırmak dünyasıydı. İki binyılı aşkın bir süre ekoloji, ekonomi ve politika Mısır'ın sınırlarını güçlendirdi. Nil'in yarattığı ekilebilir toprak şeridi, uğruna savaşılacak şeyi belirliyordu. Gerçekten de karakteristik siyaset ve savaş örüntüsü, bir hükümetin deltadan şelalelere kadar Nil'i kontrol ettiği dönemlerle asi yerel görevlilerin ya da güneyden gelen işgalci Nübyelilerin ırmağın bazı kesimlerini kontrol ettikleri dönemleri kapsıyordu. Kimse Nil'in doğusundaki ya da batısındaki çöllerin kontrol etmeye değer olduğunu düşünmüyordu. Nil'in yıllık taşma ritmi ırmağa bitişik tarlaları o değerli suyla ve daha da değerli erimiş besinlerle dolduruyordu. Bu taşma aynı zamanda her yıl birkaç ay için sulama kanallarını temizleyecek, sulama donanımını tamir edecek ve tarla sınırlarını yeniden saptayacak büyük sayılarda yerel emeği organize edebilecek bir toplumsal yapı gerektiriyordu.

Böylesi kapalı bir ırmak dünyasında tekneler temel önemdeydi. Tekneler güneyden kuzeyin büyük kentlerinin, tapınaklarının, mezarlarının ve duvarlarının inşa edileceği taşları ve ırmağın orta kesimlerindeki tarlalardan kentlerin dokuma tezgâhlarında işlenen keten lifini taşırlardı. Başkentleri besleyen tahıl teknelerle nakledilirdi. Nübye'nin işgalci ordularını olduğu gibi, bunlarla savaşacak takviye güçlerini kuzeyden tekneler getirirdi. Irmağın orta kesimleri birçok şiddetli, kanlı savaşa sahne olmuştu. Firavunlar Nil'de gezinir, memurlar Nil üzerinden görevlerine giderlerdi. Ra ve onun güneş teknesiyle nitelenen inanç sistemi bile bu kapalı ırmak dünyasını pekiştiriyordu.

Bir dizi fetih bu örüntünün temel unsurlarını değiştirdi: Güney Mısır ve Sudan'da yaşayan Nübyelilerin iki yüzyıl boyunca kontrolü ele geçirmeleriyle başlayan bu süreç, ardından MÖ 671'de Asur işgaliyle Mısır'ı Asur İmparatorluğu'nun bir eyaleti durumuna indirgedi. Bunu Mısır'ı imparator-

luklarının bir eyaleti haline getiren Persler izledi (MÖ 525). Büyük İskender MÖ 332'de Mısır'ı fethederek, imparatorluğuna kattı. Son olarak da Iulius Caesar'ın kraliçe atadığı ve Marcus Antonius'un desteklediği Kleopatra Mısır'ı MÖ 31'de Octavianus'un Roma ordularına teslim etti. Bundan sonraki altı yüzyıl boyunca Mısır'a Roma İmparatorluğu egemen olacaktı.

Bu fetihlerin her biri Nil ve Mısır'ın büyük ölçüde kendi içine kapalı dünyasını, daha geniş ekonomik ve siyasi dünyalarla bütünleşmeye yöneltti. İskender'in deltada yeni liman kenti İskenderiye'yi kurmasından sonra, artık Nil tahılı Nil dünyasıyla sınırlı kalmadı. Romalı görevliler bunu topladılar, depoladılar ve tahılın her yıl Roma'ya giden bir filoya yüklenmesine nezaret ettiler. Mısır buğdayı Roma'nın kendi bölgesi İtalya'nın yetersiz yiyecek arzından çok daha fazla büyümesine olanak sağladı. Eski Mısır Tanrıları önemlerini yitirirken, artık Mısır'ın geleceği Ra'nın muhteşem güneş teknesine ya da Khufu'nun kraliyet teknesine değil, Roma'dan gelip İskenderiye Limanı'nı dolduran Akdeniz tahıl gemileriyle bağlantılıydı.

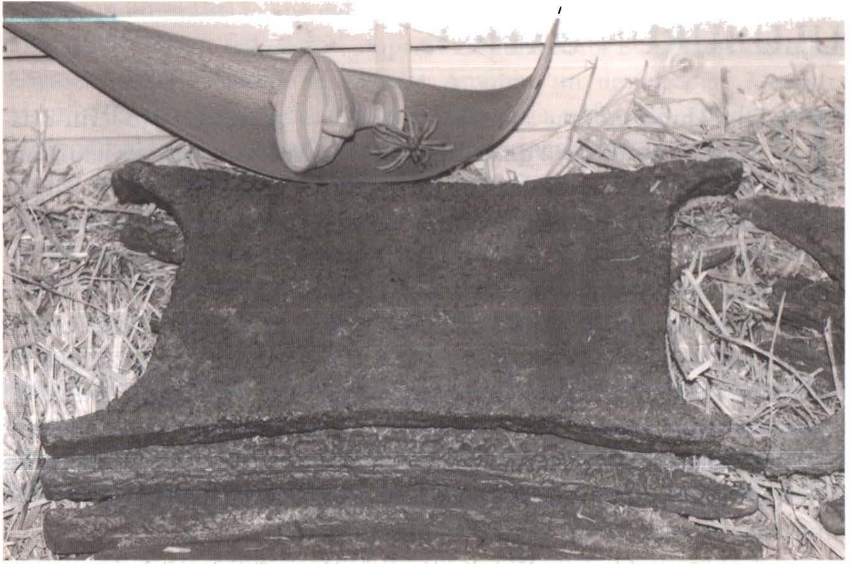
Üçüncü Bölüm
ULUBURUN BATIĞI

Peter Throckmorton adlı bir fotoğrafçı ve gazeteci, 1950'lerin ortalarında büyük bir Yunan heykelinin sahile vurduğu söylentisinin peşinde Türkiye'nin batı sahiline geldi. Burada birkaç antik batığın yerini bildiğini iddia eden yerel bir kaptanla tanıştı. Throckmorton 1958'de New York'taki Explorers Club'ı (Kaşifler Kulübü) bir ön araştırma başlatmaya ikna etti; bunun sonucunda gerçekten de Gelidonya Burnu açıklarında antik bir gemi saptandı. 1960'ta Pennsylvania Üniversitesi gemiyi belgelemek ve arkeolojik eserler çıkarmak üzere bir keşif gezisi düzenledi. O tarihte Gelidonya Burnu batığı tespit edilen en eski batıktı (yak. MÖ 1200) ve sualtı arkeolojisinin ızgaralama, özel ışıklandırma ve fotoğraf çekimi, nesneleri kaldırmak için balon kullanımı ve günlük dalışların ritmi gibi temel tekniklerinin geliştirildiği başlıca alanlardan biri oldu. Bu ekip amforalar, metal külçeler ve çanak çömlek çıkardı.[1]

Gelidonya Burnu'ndaki görkemli başarılarından sonra, kazı ekibinin Türk ve Amerikalı üyelerinin aynı bölgede başka antik batıklar bulma beklentileri akla yakındı. Ekip sahil boyunca yayılarak, yerel süngercilerle görüştü ve onlara antik bir batığın nasıl görünebileceğini anlatan resimler gösterdi. Yıllarca fiilen Türkiye sahillerinde faaliyet gösteren tüm süngercilerle konuştu. Yirmi yıl boyunca hiçbir sonuç alınamadı.

1982'de genç bir süngerci, teknesinin kaptanına Gelidonya mevkiinin 80 kilometreden az batısındaki Uluburun açıklarında, dik bir sualtı rampasında gördüğü "dört kollu" metal külçelerin resmini çizdi. Kaptan bu külçelerin Gelidonya ekibinin ona gösterdiği çizim ve fotoğraflara benzerliğini derhal fark etti. Dalgıç (bu yeni alanın 320 kilometre batısındaki) Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesiyle temasa geçti. Av başlamıştı. Bir

1 Uluburun batığının keşfi ve yapılan ilk araştırmalar hakkında iyi bir anlatım için bkz. George F. Bass, "A Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun (Kaş): 1984 Campaign," *American Journal of Archaeology* 90, no. 3 (Temmuz 1986): 269-296. Ayrıca bkz. C. Pulak, "The Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun, Turkey: 1985 Campaign," *American Journal of Archaeology* 92 (1988): 1-37. Üç dalma mevsiminin daha sonraki bir incelemesi için bkz. C. Pulak, "The Uluburun Shipwreck: An Overview," *International Journal of Nautical Archaeology* 27 (1998): 188-224.



Resim 6. Uluburun batığındaki "Dört kollu" bakır külçelerden biri, Bodrum Müzesi. Fotoğraf: Martin Bahman, Wikimedia Commons.

sonraki dalış mevsiminde Deniz Arkeolojisi Kurumu (Institute of Nautical Archaeology) ile Bodrum Müzesi batığı, yaklaşık 46 metre derinlikteki dik bir yamaçta buldu. Ekip, geminin içeriğine örnek olarak çok sayıdaki büyük bakır külçelerden birini, bir kalay külçesini, birkaç pişmiş toprak eşyayı ve bir amforayı çıkardı.

Deniz Arkeolojisi Kurumu ilk tam keşif gezisini 1984'te düzenledi. Ekip üyeleri aylarca ya kompresörler, oksijen tüpleri, tam donanımlı bir karanlık oda, içme suyu yapıcısı, bir tamirhane ve hortumlarla paylaştıkları 18 metrelik dalma gemisinde ya da kayalık, çorak sahildeki geçici barınaklarda yaşadılar. Sabah ve akşamüstü biçiminde bir dalış ritmi oluşturan ekip, 1984 mevsiminde bin üç yüzden fazla dalış gerçekleştirdi. Arkeologlar batık alanını ölçtüler (kabaca dokuz metreye on altı buçuk metre), gerek sert eğimli deniz tabanı, gerekse bunu kesen iki hendek üstünde konum ızgaraları oluşturdular, nesneleri yerlerinde fotoğrafladılar ve bunları yüze-

ye çıkarmaya başladılar. İlk mevsim batığın yalnızca üst kesimi çıkarıldı. Alanın bu kesimi ilk bakışta yumrulu kayalar gibi görünen şeylerle doluydu. Daha sonra bunların, katılaşıp, kitle haline gelen ve ancak çekiç ve keskiyle yerinden çıkarılabilen geminin kargosu olduğu anlaşıldı. Güney hendekteki nesneler yalnızca toprağa gömülmüşlerdi ve çıkarılmaları daha kolaydı. Dalış mevsiminin sonunda denizin dibinde daha binlerce nesne kalmıştı. Ekip yağmalamayı önlemek için batığın üstüne tonlarca toprak döktü.

Bu ticaret gemisi üç bin yılı aşkın süre el değmeden kalmıştı ve o dönemin Doğu Akdeniz ticaretinin ve kültürlerinin gerçek bir kataloğuydu. İlk dalış mevsiminde olağanüstü önemde malzemeler çıkarıldı: fil ve suaygırı dişleri, gümüş bir bilezik, kehribar takılar, çini takılar, bir kadeh, mühürler, bakır ve kalay külçeler, camdan boncuk, heykelcik ve kobalt mavisi külçeler, kurşun olta ağırlıkları, taştan tartı ağırlıkları, tunç silahlar, altın bir kupa, madalyonlar ve bir pektoral (işlenmiş altından göğüs zırhı), tunç parmak zilleri, tunç aletler ve taş gemi çapaları. Ekip ayrıca eski Yunanistan, Kıbrıs ve Suriye'ye özgü, değişik seramik saklama kapları, lambalar ve kâseler çıkarmıştı. Safra taşlarının altında bazı gemi tahtası kalıntıları vardı.

Kazının bu erken aşamasında, hangi ucun baş ve hangi ucun kıç olduğu gibi birçok temel soru yanıtsız kaldı. Amforaların (konik biçimli saklama kapları) bazılarında sarı kurşun, cam boncuk ya da zeytin çekirdeği gibi kolayca belirlenebilen malzemeler olmasına karşın, diğerlerinde belirlenemeyen reçineler ve tohumlar bulunuyordu. Arkeologların seramik eşyaların çoğu temizlenmeden, bunların dönemin diğer Akdeniz yapıtlarıyla benzerlikleri üstüne fikir yürütmesi bile olanaksızdı. Malzemelerin birçoğunu ticaret metaları, geminin kumanyası ya da kişisel eşyalar olarak ayırmak henüz mümkün değildi. Kargonun orijinal düzenlemesi fotoğraf ve çizimlerin incelenmesini gerektiriyordu.

1986 dalış mevsiminde (Haziran-Ağustos) batığa, birçoğu daha önceki keşiflere göre yamaçta çok daha aşağı inen, üç bin dolayında dalış yapıldı. Sonuçlar, bir kez daha, olağanüstüydü. Dalgıçlar dökme gümüş ve altın, gemi çapaları, döküm ve işlenmiş altın pandantifler, silindir mühürler (insanlar bunlarla evraklarını "imzalıyor" ya da ticari metaları güvenceye alıyorlardı), boş mühürler (henüz bir bireyin işaretleri kazınmamış), yeni

boncuklar (bunlardan biri necef taşındandı, diğerleri alanda daha önce görülmeyen tiplerdeydi), tunç aletler, yeni suaygırı dişleri, tunç balık iğneleri, 1985'te bulunan iki parmak ziliyle uyumlu bir zil, koç başı biçiminde bir diğer kadeh ve kırık bir devekuşu yumurtası çıkardılar. Oldukça önemli bir buluş da, aslında birbirine menteşelenmiş, birbiriyle uyumlu dikdörtgen iki ahşap panoydu; panoların her birinde dikdörtgen bir girinti ve bunu çevreleyen bir çıkıntı vardı. Eşyanın orijinal işlevi her iki girintinin de işlevi birer balmumu tabakasını tutmaktı; kâtipler bu balmumunun üstüne mesaj, hesap ya da idari emirler kazırlardı. Aynı derecede önemli bir obje de, bir grup Mısır yüzük, mühür ve bokböceği formlu mühürlerinin (*scarab*) arasında bulunan, üzerine dönemin Mısır Kraliçesi Nefertiti'nin ismi kazınmış altın bir *scarab* idi.

Bir Doğu Akdeniz Gemisi

Uluburun batığı ne tür bir gemiydi? Dalgıçlar safra taşlarının altında, omurganın kısa bir bölümüne tutturulmuş birkaç kaplama tahtası buldular. Bakır külçe dizilerinin altında geminin diğer parçalanmış parçaları ortaya çıktı. Bununla birlikte bu parçalardan geminin yapısına ilişkin önemli bilgiler edinildi. Kaplama tahtaları kenarlarından birleştirilmişti ve bir iç iskelete dair kanıt yoktu. Mısır tekneleri de bu biçimde yapılırdı, ama Uluburun batığı Mısır teknelerinden çok farklıydı. İkinci Bölümde gördüğümüz gibi Mısır tekneleri benzersiz bir ip bağ sistemiyle birbirine dikilir, ipler kaplamaların üstünden ilerlerdi. Uluburun tahtalarında bu tür bir dikiş yoktu. Buna karşın, tahtaların yan kenarlarına uzun yarıklar gibi derin, neredeyse sürekli yuvalar açılmıştı. Gemi yapımcıları daha sonra bu yuvalara geniş zıvana dilleri yerleştirmiş ve bunları, hem yuva açılmış tahtalardan, hem de iç zıvana dilinden geçen ağaç çivilerle sağlamlaştırmış, böylece bitişik tahtaların ayrılmalarını ya da kaymalarını önlemişlerdi. Uluburun teknesi denizcilikte bu tahta çivili yuva ve zıvana dili eklemlerinin bilinen ilk örneğidir. Tekne yarılmıştı ve bir güverteye ya da yük ambarına ilişkin kanıt yoktu. Tahtaların analizi omurganın köknar, zıvana dilleri ve tahta çivilerin meşe, kaplama tahtalarının –büyük olasılıkla Lübnan kökenli– sedir ağacından yapıldığını göstermiştir. İkinci Bölümde

gördüğümüz gibi Lübnan sediri Mısır'ın pahalı kraliyet tekneleri için de tercih ediliyordu.

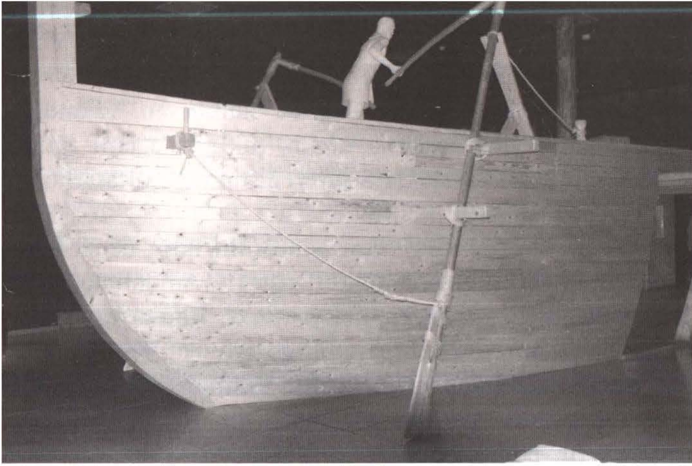
Teknenin Doğu Akdeniz'den, büyük olasılıkla Kıbrıs'tan ya da Suriye/Filistin sahilinden geldiği kesindir. Batıkta Ege'de bilinmeyen, Yakındoğu tipinde ziller ve Yakındoğu standartlarına uygun, çok sayıda tartı ağırlığı bulunmuştur. Yirmi dört gemi çapası da Suriye/Filistin'e özgü tasarımlara uygundur.[2]

Mısır'daki görsel kayıtlar Uluburun gemisinin neye benzediğini anlamamıza biraz yardımcı olabilir. Kanıtların çoğu III. Amenhotep (yön. MÖ 1386-1349) döneminde hizmet eden, dolayısıyla da Uluburun batığından yalnızca birkaç on yıl önce ölen, Mısırlı bir görevli olan Kenamun'un mezarındaki bir duvar resminden gelmektedir. Resimde seyir halinde, limanda duran ve yük boşaltan gemiler görülmektedir. Ne yazık ki Mısır uzmanları bu sahnelerin birçok özelliklerinin gemilerin yalnızca stilize betimlemeleri olduğunu ve başka mezarlardaki diğer resimlere tıpa tıp benzediklerini saptamışlardır. Bazı bilim insanları da bunların aslında Mısır gemileri olduğuna inanmaktadır.[3] Ancak gemiler, onların çağdaşı olan bu mezarda resmedilen bir gemiye çok benzemektedir ve bu resme eşlik eden duvar metninde gemiden inen kişinin tıbbi tedavi için Suriye/Filistin'den geldiği belirtilmektedir.

O halde, bütün bu –parça parça olsa da– kanıtları birleştirirsek, acaba Uluburun gemisi neye benziyordu? Kalan az sayıda tahtada hiç ıskarmoz olmadığına göre, bunun kürekli değil, yelkenli bir gemi olduğu anlaşılmaktadır. Omurganın baş ve kıçtaki kaplamalarından kalan parçalar, yüksek bir başı ve kıçı olan bir hilal biçimine işaret etmektedir. Uluburun gemisi Lübnan servisinden yapılmış, eklem ve çiviler için meşe kullanılmıştı. Büyük olasılıkla açık gövdenin en yüksek kaplamasının üzerinde boydan boya uzanan hasır işi paravanlar vardı. Mısır tekneleri için tipik olan kamburlaşma bağı (İkinci Bölümde anlatılmıştı) bu gemide yoktu.

2 Bkz. Cemal Pulak, "The Cargo of the Uluburun Ship and Evidence for Trade with the Aegean and Beyond," *Italy and Cyprus in Antiquity: 1500-450 BC*, E. Larissa Banfante ve Vassos Karageorghis (Lefkoşe: Costakis ve Leto Severis Vakfı, 2001) içinde, 24.

3 Mezar ressamlarının, gemileri, hayvanları ya da bahçeleri nasıl resimlemeleri gerektiğini gösteren model kitaplarının olması bile mümkündür, ancak bu tür model kitaplarının gerçek örnekleri şimdiye kadar bulunamamıştır.



Resim 7. Uluburun teknesinin bir replikası, Bodrum Müzesi. Fotoğraf: Martin Bahman, Wikimedia Commons.

Omurgadan elde edilen doğrudan kanıtlar geminin ortasına bir direk yerleştirildiği fikrini vermektedir. Yunanistan'ın doğu sahilindeki Enkomi'de bulunan, yaklaşık aynı dönemden kalma basit bir pişmiş toprak gemi modeli, Uluburun gemisinin bazı ek özellikleri hakkında fikir vermektedir. Yelken muhtemelen alçak ve genişti. Yelkeni destekleyen masif seren her iki uçta aşağı doğru kıvrılıyordu. Geminin kontrolü, her biri teknenin kıçının iki yanındaki iki büyük dümen küreğiyle sağlanıyordu. Direğin tepesinde bir gözcü yeri vardı.[4] Kazı ekibi Uluburun gemisinin yaklaşık on dört metre uzunluğunda olduğunu ve on dört ton kargo taşıma kapasitesi bulunduğunu düşünmektedir.[5] Gemi kıçtan rüzgârda iyi seyredecekti, ama büyük ve ağır yelkeni rüzgârda gemiyi çevirmeyi zahmetli ve tehlikeli yapacaktı. Bu tasarımdaki gemilerin neden mümkün olduğunca kıyıya yakın kaldıklarını, fırtınalı durumlarda da muhtemelen bir barınak aradıklarını anlamak zor değildir.

Uluburun batığını Kıbrıs'ı, Suriye/Filistin sahilini ve Türkiye'nin batı sahilini en doğrudan birbirine bağlayan bir gemi yapımı dünyasına yer-

4 Bu özelliklerin bazıları Kıbrıs'ın doğu sahilindeki Enkomi'de bulunan pişmiş topraktan, basit bir gemi modelinde mevcuttur. Ancak model yüzeyde bulunduğundan, tam tarihi saptanamamaktadır.

5 Cheryl Ward, "Pomegranates in Eastern Mediterranean Contexts during the Late Bronze Age," *World Archaeology* 34, no. 3, Luxury Foods (Şubat 2003): 529.

leştirmek olasıdır. Bu gemi yapım geleneği Mısır ile az sayıda, ama daha çok Girit, Yunan Adaları ve Mora Yarımadası'yla ortak özellikler paylaşıyordu.

Nereden, Nereye ve Ne Zaman?

Uluburun gemisinden söz eden hiçbir belge bulunmamasına karşın, batıktan elde edilen malzemeler üstündeki ustalıklı bilimsel araştırmaların hem geminin son uğradığı limana, hem de onun son yolculuğunun tarihine ilişkin güçlü deliller saptaması kayda değerdir. Son uğranan limana ilişkin veriler, Uluburun'da bulunanların görünüşte en önemsiziyle, bir yiyecek saklama kabında sıkışıp kalan bir sıçanın kemikleriyle başlar. Araştırmacılar bu sıçan kemiklerinden DNA çıkarmayı başarmıştır. Sıçan DNA'sının Doğu Akdeniz'in değişik liman ve sahillerinde küçük, ama belirgin farklılıklar gösterdiği ortaya çıkmıştır. Uluburun sıçanının DNA'sının yalnızca (Suriye'nin kuzey sahilindeki) Ugarit sıçanlarıyla uyumlu olması, geminin son uğradığı limanın Suriye sahilindeki limanlardan biri olduğuna işaret etmektedir.[6] (Okur, sıçan DNA'sının Pasifik Adaları'na yerleşim örüntüsünün saptanmasında önemli bir kanıt olduğunu Birinci Bölümden hatırlayabilir. Kemirgenlerden edinilen bilgiyi küçümsememek gerek!)

Geminin tarihlenmesi de, bölgeden çok sayıda antik kereste örneklerinin incelenmesine dayanan, dikkatli araştırmalar gerektirdi. Ağaçlar yağmurlu yıllarda daha fazla, kuru yıllarda daha az büyürler; bu da bir ağacın ömrü boyunca ona belirgin bir halka örüntüsü sağlar. Doğu Akdeniz'den derlenen binlerce ağaç örneğinden, özgün örüntülerin uzun zaman çizelgelerini belirlemek mümkün olmuştur; yeni çıkarılan bir bina direği, gemi kalası ya da bir mobilya parçası bu çizelgeyle eşleştirilebilir. Uluburun için can alıcı veriler, beklenmedik bir kaynaktan gelmişti. Bakır külçelerin gövdeyi aşındırmamaları için bunlar yeni kesilmiş dalların üzerine istiflenmişti. Bu taze dalların ağaç halkalarının karşılaştırılmasında gemi kaplamalarındaki daha büyük ağaçlardan daha hassas sonuçlar

6 Thomas Cucchi, "Uluburun Shipwreck Stowaway House Mouse: Molar Shape Analysis and Indirect Clues about the Vessel's Last Journey," *Journal of Archaeological Science* 35 (2008): 2953-2959. Ayrıca bkz. François Bonhomme, Annie Orth, Thomas Cucchi, Hassan Rajabi-Maham, Josette Catalan, Pierre Boursot, Jean-Christophe Auffray ve Janice Britton-Davidian, "Genetic Differentiation of the House Mouse around the Mediterranean Basin: Matrilineal Footprints of Early and Late Colonization," *Proceedings: Biological Sciences* 278, no. 1708 (7 Nisan 2011): 1034-1043.

verdiği ortaya çıktı. Uluburun batığı bu yöntemle başlangıçta MÖ 1306'ya tarihlenmişti, ama daha yeni ve daha derinlemesine bir Anadolu ağaç halkaları zaman çizelgesi batığın tarihini MÖ 1334 ile 1323 arası olarak belirlemiştir.[7]

Değiş Tokuşun Çerçevesi

Doğu Akdeniz'den Uluburun batığı dönemine ait değişik dillerdeki metinler, farklı ve değerli yükler taşıyan benzer gemileri anlatırlar. Mısır Firavunu II. Tutmosis (yön. yaklaşık 1479-1425) MÖ 1450'de Suriye/Filistin'den iki ticaret gemisini ele geçirmesini şu yazıtla kutlamıştı: "Bir de... her şeyle, kadın ve erkek kölelerle, bakırla, zımparayla, her iyi şeyle dolu iki gemiye el konulması vardı ve majesteleri güneye, Mısır'a doğru ilerledi."[8]

Uluburun batığı döneminden (Suriye sahillerinden) Ugaritçe metinlerde uzun mesafeli ticarete değişik değinmeler vardır. Bunlardan birinde Mısır'a giderken kaybolan bir gemiden söz edilir; diğeri bakır yüklü bir geminin kaybına değinir. Üçüncü bir metin Yunanistan'a giden ve orada ticaret yapan bir geminin vergi borcundan söz eder.[9] Metinler genelde bakır, köle ve özellikle de kereste gibi görece yüksek değerli mallarda canlı bir ticarete işaret etmektedir; bütün bunlar Mısır'ı, Suriye/Filistin sahilini, Türkiye sahilini, Kıbrıs'ı, Girit'i ve Yunanistan'daki Mykenai'yi birbirine bağlamaktaydı. Şimdi Uluburun batığındaki bazı somut ticari mallara ve bunların Doğu Akdeniz'in kendi içine kapalı denizcilik dünyası imajını nasıl karmaşıklaştırdığına ve genişlettiğine bir bakalım.

7 Stuart W. Manning, Bernd Kromer, Peter Ian Kuniholm ve Maryanne W. Newton, "Anatolian Tree Rings and a New Chronology for the East Mediterranean Bronze-Iron Ages," *Science*, New Series, cilt 294, no. 5551 (21 Aralık 2002): 2532-2535.

8 Shelly Wachsmann, *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant*'tan naklen (College Station: Texas A&M University Press, 1998), 39-40.

9 Age, 40. Doğu Akdeniz'de geç bronz çağındaki ticaretin önemi ve hacmi, bilimsel literatürde çok tartışılmaktadır. Bkz. *Bronze Age Trade in the Mediterranean*, ed. N.H. Gale, Studies in Mediterranean Archaeology, cilt 90 (Paul Aströms Förlag, 1991) içinde H.W. Catling, A.M. Snodgrass, G.F. Bass ve M. Melas'ın bölümleri. Ayrıca bkz. Stuart W. Manning ve Linda Hunt, "Maritime Commerce and Geographies of Mobility in the Late Bronze Age of the Eastern Mediterranean: Problematizations," *The Archaeology of the Mediterranean Prehistory*, ed. Emma Blake ve A. Bernard Knapp (Oxford: Blackwell, 2005) içinde, 270-303.

Geminin en altında, gövdeyi korumak için konulan kesik dalların üstünde, düzenli sıralar halinde dizilmiş on ton bakır vardı; bakır iki iyi bilinen biçimde, büyük külçeler halindeydi: 354 adet "dört kollu" (öküz derisi diye de bilinirdi) ve 121 adet "topuz" külçe.[10] Bakır tuncun iki temel bileşeninden biriydi (ikinci bileşen olan kalay da batıkta bulundu). Bakır olmadan tunç alet ve silahlar ve tunç çağı olamazdı. Bunun nereden geldiği ve nasıl üretildiği aşağıda tartışılıyor.

Arkeologlar, Uluburun batığındakilere benzer "dört kollu" bakır külçeleri Sardunya'dan başlayan (burada elli külçe bulunmuştu), daha doğuda Sicilya (bir külçe), Yunanistan (yirmi iki külçe), Girit (otuz yedi külçe) ve Kıbrıs'a (yirmi külçe) uzanan geniş bir şeritte ortaya çıkarmışlardır. Uluburun gemisi ile, Türkiye sahilinde ondan yalnızca 80 kilometre batıdaki Gelidonya batığında bulunan külçeler, tüm bilinen dört kollu bakır külçelerin yaklaşık üçte ikisini oluşturmaktadır. Bir bütün olarak bakıldığında, Akdeniz külçeleri kalınlık, uca doğru incelme ve kolların uzunluğunda farklılık gösterirler. Ağırlıkları on kilogram ile otuz yedi kilogram arasında değişir. Bu bakır külçelerin en erken döneme ait olanlarında (yak. MÖ 1600-1500) "kol" yoktur. Kolların ağır, hacimli külçelerin taşınmasını kolaylaştırmak için eklenmiş olması olasıdır. Külçelerin birçoğunun üstüne kazınmış olan işaretler bilinen herhangi bir alfabeye ait değildir ve çözümlenmeye çok dirençli çıkmışlardır.[11] Bu tür külçenin üretimi muhtemelen MÖ 1200'de sona ermişti.

Uluburun batığındaki bakır külçelerin kökenine gelmeden önce, bakır üretiminin en erken tekniklerini kısaca ele almak gerekir. Bakırın işlendiğine ilişkin ilk kanıtlar MÖ 9000 civarında İran'da ve Anadolu'da ortaya çıkar. Bir fırın gerektirmeyen basit bir süreçle, doğal bakırı yabancı

10 Andreas Hauptmann, Robert Maddin ve Michael Prange, "On the Structure and Composition of Copper and Tin Ingots Excavated from the Shipwreck of Uluburun," *Bulletin of the American Schools of Oriental Research*, no. 328 (Kasım 2002): 2.

11 Bkz. Noel H. Gale, "Copper Oxhide Ingots: Their Origin and Their Place in the Bronze Age Metals Trade in the Mediterranean," Gale, *Bronze Age Trade in the Mediterranean* içinde, 200. Yöntem ve sonuçlarına ilişkin sorulara iyi yanıtlar bulunabilecek bir kaynak şudur: Sophie Stos-Gale, "Trade in Metals in the Bronze Age Mediterranean: An Overview of Lead Isotope Data for Provenance Studies," *Metals Make the World Go Round: The Supply and Circulation of Metals in Bronze Age Europe*, ed. C.F.E. Pare (Oxford: Oxbow Books, 2000) içinde, 56-69.

maddelerden arındırmak için düz tavalarda ısıtıyor, sonra işlemek ve biçim vermek için tekrar ısıtıyorlardı. En erken dökme bakır eşyalar bu dönemden kalmadır. MÖ 6. binyılda çok daha karmaşık bir yöntem keşfedildi. Bakır 538 derecenin üstünde ısıtıldığı zaman, cevherdeki yabancı maddeler eriyip birbirine yapışıyor ve topak topak bir cüruf oluşturuyordu; bu, erimiş yüzeyden sıyrılıp alınabilirdi. İzabe diye bilinen bu işlem biçimi doğal bakırdan daha fazla demir çökeltisi olan bir bakır veriyordu. Topraktan çıkarılan potaları ve cürufu inceleyen arkeologlar bu yeni yöntemin Ortadoğu, Doğu Akdeniz ve Mısır'daki bakır üreten birçok alana hızla yayıldığını izleyebilmişlerdir. Yeni teknik yalnızca yüksek ısılar değil, ayrıca eriyen bakır cevherinin üstündeki havanın ve gazların kontrolünü de gerektiriyordu. Yüksek sıcaklık için kömür mutlaka gerekliydi, ama kömür aynı zamanda bakır oksidin içinden oksijeni çekerek, karbon monoksit gazı oluşturuyordu. Dışardan hava eklenmesi karbon monoksidi, daha çok oksijen tutucu karbon diokside çeviriyordu. Bu tür koşullar, eski açık tavada değil, ancak bir izabe fırınında sağlanabilirdi. Erken dönem izabe fırınları hâkim rüzgârları yakalayabilmek için bir tepe yamacının altına dikkatle konumlanırdı. Zanaatkâr dökümcüler rüzgâr olmadığı zaman körük kullanırlardı.[12]

Uluburun batığı zamanında İran, Ortadoğu, Mısır ve Akdeniz'deki yerleşimlerde binlerce yıldır bakır üretiliyordu. Yabancı maddelerin arındırılması işlemin öylesine temel bir unsuruydu ki, teknedeki bakırın kaynağının belirlenmesi imkânsız gibi görünebilirdi. Neyse ki gelişmiş bilim imdada yetişti. Bilim insanları, çok hassas analiz yöntemleriyle her maden alanından bakır cevherinin, izabeden ve tasfiyeden geçtikten sonra bile iz ögeleriyle belirgin bir parmak izi bıraktığını keşfettiler. Üç tip iz öge analizinin, bakır bir külçenin ya da eşyanın kökenini ayırt edecek kadar dakik olduğu belirlendi. Bunlardan biri tasfiye edilmiş bakırda farklı oranlarda kurşun izotopuna dayanmaktadır (bu, esas olarak bakırın jeolojik yaşından kaynaklanır). İkincisinde aynı amaç için tellüryum ve selenyum oranları kullanılır. Üçüncüsünde bakırın içindeki eser miktarlardaki altın ve gümüş analiz edilir. Birlikte kullanıldıklarında bu üç test, iz ögenin parmak izine

12 Okurlara Paul T. Craddock'un bölgede erken dönem bakır izabesine ilişkin harika makalesini tavsiye ederim: "From Hearth to Furnace: Evidences for the Earliest Smelting Techniqeus in the Eastern Medoterranean," *Paleorient* 26, no. 2 (2000): 151-165.

kesinlikle uymayan kaynakların dışlanmasında özellikle iyidir. Ne var ki her üç yöntem de, bölgenin özgün parmak izinin belirlenmesi için her antik maden bölgesinden çok sayıda cevher örneği gerektirmektedir. Ancak çok sayıda bu tür örneğin tahliliyle, bir bakır madeni bölgesi içindeki iz ögelerin değişim parametrelerini saptamak olasıdır.[13]

İz öge analizi Uluburun batığında ve Akdeniz'de diğer arkeolojik alanlarda bulunan bakır külçelerin kökeni hakkındaki belli bir belirsizliğin giderilmesini sağlamıştır. Analiz Sardunya, Yunanistan ve Kıbrıs ile Uluburun batığından test edilen az sayıdaki külçenin kökeninin Kıbrıs'tan bakır cevheri olduğunu göstermektedir. Öte yandan bu tür bir analiz külçelerin nerede eritildiğini belirleyemez, çünkü bakır cevherinin madenden oldukça uzak izabe alanlarına satılmış olması kuvvetle muhtemeldir.

Dolayısıyla bakır külçe ticareti, yalnızca Kıbrıs'tan yakındaki Akdeniz dünyasına ihracatın basit bir öyküsü değildir. En erken bakır külçeler Kıbrıs'ta değil, Girit'te bulunmuştur ve Minos medeniyetinin yüksek dönemine (MÖ 1580-1500), yani Uluburun batığından iki yüzyıl öncesine tarihlenmektedir. İz öge analizi bu külçelerin ne Kıbrıs'tan, ne de Akdeniz bölgesi ve Türkiye'deki bilinen herhangi bir kaynaktan olduğunu göstermektedir. Arkeologların bunun kaynağı için daha uzaklara, belki de İran, Afganistan, Özbekistan ya da Tacikistan'a bakmaları gerekecektir.[14] Uluburun batığındaki incelenen külçelerden biri de bilinen hiçbir kaynağın iz ögeleriyle uyumlu değildir. Resmi daha da karmaşıklaştıran bir olgu da, bu tür külçeleri dökmek için kullanılan bilinen tek kalıbın Kıbrıs'ta değil, bunun 150 kilometre doğusunda, Suriye sahilinde bulunmuş olmasıdır.

Bir bütün olarak baktığımızda bu bilimsel araştırmalar Kıbrıs'ın daha erken bakır kaynaklarının yerini aldığına işaret etmektedir. Buranın

13 Uluburun bakır külçelerinin çekirdek örneklerinin mikroanalizinde, örneklenen tüm külçelerin granüllerinde istikrarlı ve belirgin bir boşluklar ve sınırlar yapısı ile büyük cüruf kalıntıları bulunmuştur. Görece düşük dereceli Uluburun külçelerinin mikro yapısı, bu döneme ait Oman'da ya da İsrail açıklarında bulunan, çok daha rafine dışbükey yüzeyli külçelerle büyük tezat oluşturmaktadır. Kimyasal kanıtlar örneklenen Uluburun külçeleri için, içine geri kazanılmış tunç eklenmemiş, tek bir kaynağa ve teknolojiye işaret etmektedir. Mikro yapı ve arıtma yöntemleri Kıbrıs bakırıyla uyumludur. Bkz. Hauptmann vd., "On the Structure and Composition," 17-19. Değişik akademisyenlerin dört kollu bakır külçelere ilişkin konularda benimsedikleri, çoğu kez birbirine zıt tutumları incelemek için Hauptmann vd.'deki bibliyografik referanslar yararlıdır.

14 Gale, *Bronze Age Trade*, 225-226.

bakır cevheri gerek adada, gerekse yakındaki Suriye sahilinde işlemden geçirilmekte ve Uluburun ve Gelidonya Burnu'nda batanlara benzer gemilerle batıya taşınmaktaydı. Gemiler Türkiye sahilinden batıya, Yunanistan'daki Mykenai'ye ve belki oradan da Sardunya'ya yöneliyorlardı. İstanbul'un yaklaşık 200 kilometre kuzeyinde, Sozopol'un [Süzebolu, Bulgaristan] hemen açıklarında bulunan tek dört kollu bakır külçesi, bakır külçe ticaretinin Karadeniz'i de kapsadığı olasılığını akla getirmektedir.[15] Arkeologların güney Almanya'da dört kollu bakır külçeleri bulması, ticaretin Alplerin üstünden de yürütüldüğü fikrini vermiştir.[16]

Uluburun batığındaki malların bazıları, kapalı bir Doğu Akdeniz ticaret dünyası düşüncesini daha da zorlaştırmaktadır.[17] Örneğin, batık alanında bulunan mafsallı yazı tahtalarını ele alalım. Arkeologlar balmumuna kazınmış mektup ve hesaplar için benzer yuvaları Mısır'ın eski krallık döneminde (MÖ 2686-2181) bulmuşlardır; bunlara Orta Asur (MÖ 16. – 10. yüzyıl) ile Babil metinlerinde de değinilmesi, mektup tahtalarının bugünkü Irak bölgesinin her yerinde kullanıldığını belgelendirmektedir. Öte yandan mektup tahtalarına referansların büyük çoğunluğu (MÖ 1350 dolaylarında zirvesindeyken), modern Türkiye ile Suriye'nin hemen tümünü kapsayan Hitit İmparatorluğu'ndan gelmektedir. Bu yazı tahtaları için Nil Irmağı'ndan 1500 kilometreden çok doğuya, Dicle-Fırat Vadisi'ne uzanan bir kültür dünyası tasavvur etmek mümkündür.[18]

15 Age, 201.
16 Bkz. M. Primas ve E. Pernicka, "Der Depotfund von Oberwilfingen: Neue Ergebnisse zur Zirkulation von Metallbarren," *Germania* 76(1998): 25-65.
17 Uluburun teknesindeki malların ticaret metaları mı, yoksa krallar arasındaki armağanlar mı olduğuna ilişkin, on yıllardır süren tartışmayı fazla yararlı görmüyorum. Ticaret malları genelde bir diğer metayla değiş tokuş edildiğinde dışsal değeri olan mallar olarak tanımlanırlar (belli miktarda tahılın, belli miktarda balıkla değiş tokuşu). Buna karşın armağanların, ilişkileri başlattıkları ve güçlendirdikleri ve kolayca diğer metalara dönüştürülemeyecekleri için içsel değerleri olduğu savunulur. Bu ayrım keyfi ve yetersiz gözükmektedir. Aslında birçok armağan kaleminin dışsal değeri vardı. Örneğin, bir zamanlar bir armağan olan altın takılar satılabilir, eritilebilir ve yeniden kullanılabilirler. Aynı şekilde, bir kralın bir diğerine armağanı, güçlendirilen bir ittifakın öngörülen yararları dikkate alınarak pekala nicelendirilebilir. Uluburun teknesine doğrudan değinen herhangi bir belge bulunmadığından bu nesnelerin ticaret mi, armağan mı ya da içsel ve dışsal değerlerin bir karışımı için mi amaçlandığını bilemeyiz. Bkz. Christoph Bachhuber, "Aegean Interest on the Uluburun Ship," *American Journal of Archaeology* 110, no. 3 (Temmuz 2006): 345-363.
18 D. Ruter Symington, "Late Bronze Age Writing Boards and Their Uses: Textual Evidence from Anatolia and Syria," *Anatolian Studies* 41:111-123. Ayrıca bkz. E. Laroche, *Catalogue des textes Hittites* (Paris: Klencksieck, 1971).

Gene Uluburun batığında eski Yunan'da riton (*rhyton*) diye bilinen içki kaplarından birkaç örnek vardı. Bu sözcük daha da eski, "akmak" anlamına gelen bir Hint-Avrupa sözcüğüyle ilintilidir. Riton belki de aslında su ya da şarap içmek için büyük bir kaba daldırılıyordu. Daha sonra ağzından şarap akan bir hayvan ya da hayvan başı biçiminde tasarlanmıştır.[19] Girit'te, Minos tapınaklarının kalıntılarında boğa ya da boğa başı, balık, ahtapot ve böcek biçimli bu tür kaplar bulunmuştur.[20] Yunan anakarasında bulunan ritonlar arasında koç, köpek, yaban domuzu, geyik ve keçi biçiminde olanlar vardır. [21] Öte yandan Uluburun batığı döneminde günümüz İran bölgesinde ziyafetlerde de kullanılıyordu. Eğer bir "riton kuşağı" tanımlayabilirsek, bu Doğu Akdeniz'den 2.400 kilometre doğuya, İran'ın ortalarına uzanacaktı. Bu tür kültürel alanlar hiçbir zaman sabit değildi. Riton çok daha geç bir tarihte Roma'da bir içki ve ziyafet kabı oldu ve Roma fetihleriyle birlikte seyahat ederek, şimdi Almanya, Fransa ve İngiltere olan bölgelerde yerelleşti. Riton İpek Yolu boyunca da yolculuk yaparak, erken bir dönemde Orta Asya'da görüldü ve en geç Tang Hanedanı döneminde (MS 618-907) Çin'e ulaştı. Burada yüzyıllarca daha eski olan, yerel şarap boynuzu geleneğine katıldı.[22]

Uluburun batığındaki camlar bir yandan aktif bir Doğu Akdeniz ticaret dünyası fikrini güçlendirirken, öte yandan daha da geniş bir ticaret dünyası varsayımını desteklemektedir. Dalgıçlar üç tür cam ele geçirdiler: binlerce boncuk, birkaç döküm heykelcik ve ağırlığı 1,5 ile 2,5 kilo arasında değişen 175 cam külçe (daha hafif külçeler dalga ve kum faaliyetiyle aşınmıştı). Külçeler çoğunlukla kobalt mavisi ile turkuaz rengindeydi, ama az sayıda mor ve kehribar renginde olanı da vardı.[23]

19 Bkz. Dorothy G. Shephard, "Two Silver Rhya," *Bulletin of the Cleveland Museum of Art*, Ekim 1966. Ayrıca bkz. A.S. Melikian-Chirvani, "The Iranian Wine Horn from Pre-Achaemenid Antiquity to the Safavid Dynasty," *Bulletin of the Asian Institute* 10 (1996): 85-139.
20 Bkz. Dorothy G. Shephard, "Two Silver Rhya," *Bulletin of the Cleveland Museum of Art*, Ekim 1966. Ayrıca bkz. A.S. Melikian-Chirvani, "The Iranian Wine Horn from Pre-Achaemenid Antiquity to the Safavid Dynasty," *Bulletin of the Asian Institute* 10 (1996): 85-139.
21 Susanne Ebbinghaus ve J. Ellis Jones, "New Evidence on the Von Mercklin Class of Rhyta: A Black-Gloss Ryhton from Agrileza, Laureion, Attica," *Annual of the British School at Athens* 96 (2001): 381-394.
22 François Louis, "The Hejiacun Rhyton and the Chinese Wien Horn (Gong): Intoxicating Rarities and Tehir Antiquarian History," *Artibus Asiae* 67, no. 2 (2007): 201-242.
23 Pulak, "Cargo," 25.



Resim 8.
Uluburun batığından cam külçe, Bodrum Müzesi. Fotoğraf: Martin Bahman, Wikimedia Commons.

Camın taşlanarak süs boncukları yapılması, renkli cam tozlarının eritilip çini takılara dönüştürülmesi ve erimiş camın heykelcik yapmak için kalıba dökülmesi o dönemde Doğu Akdeniz'de yaygın uygulamalardı.[24] Ancak cam külçenin birincil üretimi, ikincil döküme göre daha uzmanlaşmış bir bilgi ve daha gelişmiş bir teknoloji gerektiriyordu. İlk Uluburun kazılarına başkanlık eden George Bass, erken tarihli tahlillerinde, hiçbir birincil cam atölyesinin bulunamamasına rağmen, külçelerin Suriye/Filistin'den geldiğini önermişti. Ancak külçelerin Nil Deltası'ndakilere tıpı tıpına benzer göründüğünü o da kabul ediyordu.[25]

Daha sonraki araştırmalar gerçekten de Uluburun batığındaki cam külçelerin her açıdan Nil Deltası'nda üretilenlerle özdeş olduğunu göster-

24 Bkz. A.L. Oppenheim, "Towards a History of Glass in the Ancient Near East," *Journal of the American Oriental Society* 93 (1973): 259-263. Ayrıca bkz. Marco Beretta, *The Alchemy of Glass: Counterfeit, Imitation, and Transmutation in Ancient Glassmaking* (Şikago: University of Chicago Press, 2010), bölüm 1.

25 Filistin/Suriye'nin sahil bölgelerinin cam ürettiği kesindir, çünkü Mısır kayıtlarında bunun ithaline değinilmektedir. Kabaca aynı tarihlerde Mısır Mezopotamya'ya cam külçe ihraç ediyordu. Değişik cam işletmelerinin özel renkler üretmemesi halinde, bu ihracat ve ithatın pek bir anlamı olmayacaktı. Bkz. Pulak, "Cargo," 27.

miştir. Arkeologlar şimdi Nil Deltası'ndaki Kantir'de, Uluburun külçelerinin muhtemelen üretildiği antik bir cam atölyesi ortaya çıkarmışlardır. Uzmanlaşmış teknolojik süreç bitki külü ile kırılmış kuvarsın görece düşük ısıda fırınlanmasıyla başlıyor, buradan toz halinde bir malzeme üretiliyordu. Üretimin ikinci aşaması bir potada renk verici minerallerle birlikte görece yüksek ısıda fırınlamaydı. Kantir kazı yerindeki kanıtlar değişik atölyelerin belli renklerde camda uzmanlaştığına işaret etmektedir. Kantir'de bulunan potaların biçim ve boyutu, Uluburun batığındaki külçelerle uyumludur.[26] Bu Mısır kaynağından renkli cam külçeler Doğu Akdeniz'de alınıp satılıyor ve renkli kutsal ve din dışı heykelciklerin, bezemelerin, boncukların ve diğer takıların renkli dökümüne temel oluşturuyordu.

Kobalt, bakır oksit, demir ve altın gibi camı renklendirmekte kullanılan malzemeler, daha geniş bir dünyayla ilişkilere işaret etmektedir. Gerçekten de bunlar İran, Afganistan ve Afrika kadar uzak yerlerden geliyorlardı. Kantir zanaatkârları hangi minerallerin ve katkı maddelerinin hangi rengi ürettiğini bulmakla kalmamışlardı; aynı zamanda bu minerallerin nereden geldiğini de bulmuş ve düzenli bir çeşitli renkli külçe üretimini sağlayacak kadar dengeli bir tedarik zinciri oluşturmuşlardı.

Uluburun batığındaki organik kargonun çeşitliliği ve miktarı da kayda değerdir. Kazı uzmanlarından Cheryl Ward bitkisel malzemeyi şöyle özetliyordu:

> Uluburun örneklerinden şimdiye kadar badem, palamut, çam fıstığı, çam kozalağı parçaları, yabani şamfıstığı, zeytin ve zeytin çekirdeği, nar ve incir tohumları ve meyve parçacıkları, iki tür üzüm tohumu elde edilmiştir... Kaydedilenler arasında ayrıca kişniş, çörek otu (kara kimyon) ve sumak tohumları, alazlanmış kabuklu arpa ve alazlanmış buğday, arpadan ve diğer otlardan saplar ve samanlar, birkaç tür küçük ot tohumu, en az üç tip baklagil ve kırkı aşkın farklı yaban otunun ve diğer bitkilerin tohumları vardır.[27]

26 Thilo Rehren ve Edgar B. Pusch, "Late Bronze Age Glass Production at Qantir-Piramesses, Mısır," *Science*, New Series, cilt 308, no. 5729 (17 Haziran 2005): 1756-1758.
27 Cheryl Haldane, "Direct Evidence for Organic Cargoes in the Late Bronze Age," *World Archaeology* 24, no. 3, Ancient Trade: New Perspectives (Şubat 1993): 352.

Batıktan bir zamanlar bir ton terebentin içeren 120 büyük kavanoz çıkarıldı; Suriye/Filistin'den güzel kokulu çitlembik reçinesi olan bu madde ya kokusu için yakılıyor ya da parfümlerde kullanılıyordu. Diğer bir kavanozda dönemin zeytin çekirdeklerinin çoğundan daha büyük, çok sayıda zeytin çekirdeği vardı. Uluburun batığı zamanında zeytin yaygın üretilmiyordu ve bu bulunanların yağ için değil, özel olarak yemeklik olarak yetiştirilmiş olması çok olasıdır. Teknede bulunan Afrika abanozu, suaygırı dişi ve fildişi gibi, terebentin ile zeytin de seçkin bir yaşam tarzının ticari kalemleriydi.

Aynı şekilde nar da seçkin bir yaşam tarzı öğesiydi. Uluburun batığında kavanozlardaki çökeltilerin dörtte birinden çoğunda nar kalıntıları –çekirdek ve zar parçaları– bulundu.[28] Nar yalnızca bir meyve değildi, öteki dünyaya geçişle ilgili karmaşık çağrışımları olduğu gibi, romantik ve cinsel anlamlara da sahipti. Nar Doğu Akdeniz'de mezarlarda, kaliteli seramiklerin üstüne boyanmış, fildişine oyulmuş, çinilere resimlenmiş, ithal cam ve tunçtan dökülmüş, hatta altın varaktan işlenmiş olarak görülür. Bu imajların Doğu Akdeniz'deki coğrafi yayılımı Mısır'dan, Girit, Kıbrıs ve Suriye/ Filistin kentlerine, Mykenai'ye ve Atina'ya kadar uzanır. Uluburun'da bulunan nar biçiminde, fildişinden iki küçük tepe süsü, narın simgesel niteliğine işaret etmektedir. MÖ 12. yüzyıl tarihli Turin papirüsünde nar ağacına şu şiirsel ses yakıştırılır: "Tanelerim sevgilimin dişleri gibi parlar, meyvemin biçimi onun memeleri gibi yuvarlak. Gözdesiyim ben onun."[29]

Uluburun batığı zamanında, vatanı Hazar Denizi bölgesi olan nar binlerce yıldır ekiliyor, ama Doğu Akdeniz'in hiçbir yerinde yetişmiyordu. Bu nedenle taze nar Uluburun gemisiyle varlıklı kentlere ve seçkin masalarına taşınan yüksek değerli bir seçkin yiyeceğiydi. Daha büyük resme bakıldığında, pahalı taze meyve nakli talebin öngörülebildiğine ve zevklere ve piyasalara ilişkin bir bilgi geri dönüşü olduğuna işaret etmektedir ki, bu üç bin yıl öncesi bir dönem için şaşırtıcı bir olgudur.

Uluburun batığı esas olarak Doğu Akdeniz'in büyük kesiminde paylaşılan, seçkin bir yaşam tarzının ifadesi için yüksek değerde ham maddeler

28 Nar ile ilgili tartışmam Ward, "Pomegranates"e dayanmaktadır: 529-541.
29 Age, 529.

taşıyordu: fil ve suaygırı dişi, külçe biçiminde bakır, kalay ve cam, devekuşu yumurtası, Afrika abanozu, nar, zeytin ve parfüm için ağaç reçinesi. Bu mallardan güney Arabistan'dan reçineler, Afganistan'dan lacivert taşı ve Sahra'nın güneyindeki Afrika'dan devekuşu gibi bazıları uzak mesafelerden geliyordu. Arkeologlar geminin Suriye/Filistin sahilinden geldiğine hemen hemen emindirler, ama nereye gittiği konusunda ancak fikir yürütebilirler. Girit'in Minos medeniyeti olası değildir, çünkü onun görkemli sarayları bir yüzyılı aşkın bir süre önce yok edilmişti. Daha muhtemel hedef, Yunanistan'ın Mora Yarımadası'ndaki varlıklı Mykenai Kenti'ydi. Arkeologlar Mykenai'de içinde ve çevresinde Mısır, Suriye/Filistin, Mezopotamya, Kıbrıs ve Anadolu'dan gelmiş çok sayıda eser bulmuşlardır.[30] Suriye'den Mısır'a doğrudan rotanın çok daha kısa ve güvenli olmasına rağmen, geminin Mykenai'den Mısır'a gidecek olması muhtemeldir.

Bu Doğu Akdeniz dünyasının iki özelliğini vurgulamak gerekir. Birincisi, burası, ticaret bağlantılarına karşın, Mısır, Mykenai ve Hitit Krallığı gibi çok farklı kültürleri kapsıyordu. Uluburun batığındaki bakır, kalay ve cam büyük olasılıkla farklı yerlerde değişik, farklı nesnelere dönüştürülecekti. Öte yandan, yukarıda daha sonra riton diye bilinen içki kabı gibi tüm bölgenin paylaştığı kimi seçkin nesnelerin de olduğunu gördük. İkincisi talep, Doğu Akdeniz'den çok öteye, Asya ve Afrika'ya uzanan arz kaynaklarıyla bağlantılıydı. Ancak Doğu Akdeniz dünyasının arz ve talep aracılığıyla batı Akdeniz ile çok az, Avrupa'nın çoğu ile de hiç bağlantısı olmadığını kaydetmekte yarar vardır.[31]

Uluburun Dünyasının Sonu

Güzel ve güçlü nesneler için zarif malzemeler, taze narlar, ziyafetler için içki kapları, heykelcikler, silah ve aletler için metaller sağlayan bu

30 Bkz. Eric H. Cline, "Egyptian and Near Eastern Imports at Late Bronze Age Mycenae," *Egypt, the Aegean and the Levant: Interconnections in the Second Millennium BC*, ed. W. Vivian Davies ve Louise Schofield (Londra: British Museum Press, 1995) içinde, 91-115.

31 Geç tunç çağında Doğu Akdeniz dünyasında bir miktar Baltık kehribarı dolaşımdaydı, ancak buluntular nadirdir ve ithalat muhtemelen arızıydi. Uluburun batığı döneminde Doğu Akdeniz'de bulunan Baltık kehribarının tümü tek bir sırt çantasında taşınabilirdi. Bkz. Anthony Harding, Helen Hughes-Brock ve Curt W. Beck, "Amber in the Mycenaean World," *Annual of the British School at Athens* 69 (1974): 145-172.

birbirine bağlı ticaret dünyası çok yaşamayacaktı. Uluburun batığından iki yüzyıl sonra bunları destekleyen parıltılı başkentlerin ve krallıkların çoğu artık yoktu.[32] Suriye sahilindeki Ugarit ve Kıbrıs ve Mykenai kentleri gizemli "Deniz İnsanları"nın saldırısına uğrayıp, yıkılmışlardı. O dönemden az sayıda belge bu insanlara değinir, ancak hiçbirinde bunlar tanımlanmadıkları için, bu konuda birçok fikir yürütülmektedir: bunlar göç dalgaları halinde kuzey Yunanistan'dan ya da Orta Asya'dan gelmişlerdi ya da Suriye sahilinin yerli halklarıydı ve efendilerine karşı ayaklanmışlardı.

Aslında elimizde olan yalnızca hemen hemen aynı zamanlı çöküş ve yok oluş olgularıdır ve bunların çoğu "Deniz İnsanları" ile fazla ilgili gözükmemektedir. Hititlerin, Ankara'nın 250 kilometre kadar doğusunda ve denizden çok uzaktaki başkenti Hattuşa, MÖ 1160'ta yakılmıştı. Truva yıkılmış, yeniden inşa edilmiş ve tekrar yıkılmıştı. Bazı arkeologlar Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'de kullanılmaya başlanan yeni demir silahların, yenilen orduların tümüyle yok olmasına ve yağmalanan alanların bir daha kendine gelememesine neden olacak kadar ölümcül olduğunu düşünmektedir. Bu dünyanın ani çöküşüne ilişkin diğer kuramlar gibi "demir silah" kuramı da çok yönlü eleştirilmiştir.

Uluburun batığının dünyasının sona ermesinin doğal nedenleri olması da muhtemeldir. Polen analizleri bütün bölgenin daha az yağmur aldığına, kuraklığın olağanlaştığına işaret etmektedir. Bu gerçeklik İncil'deki Eksodüs öyküsünde değinilen, iyi hasat ve kıtlık yılları dönemi olabilir. Kuraklık ve kıtlığın Akdeniz çevresindeki krallıkları zorlamış, hatta sona erdirmiş olması mümkündür. Gene de Mısır ve Asur'un büyük krallıklar olarak hayatta kaldıklarını unutmamak gerekir. Aynı şey Girit'teki Phaestos gibi kimi küçük kentler için de geçerlidir. Ama klasik Yunanistan'ın kent devletlerinin uzun, yavaş gelişimi Uluburun batığından ancak üç yüzyıl sonra başlayacaktı.

32 Bu gerileme dönemine "Tunç Çağı çöküşü" adı verilmiştir. Kanıtlardan Robert Drews sonuçlar çıkarmıştı: *The End of the Bronze Age: Changes in Warfare and the Catastrophe ca. 1200 B.C.* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1993). Bu teori kronolojik doğruluk eksikliği ve çeşitli yerel ve bölgesel faktörlerin tek bir büyük örüntü içinde birleştirilmesi nedeniyle eleştirilmiştir.

Dördüncü Bölüm

SUTTON HOO GÖMÜTÜ

Londra'nın 100 kilometre kuzeydoğusunda, Deben Irmağı, Suffolk Platosu'ndan güneye akarak Kuzey Denizi'ne dökülür. Irmağın 15 kilometre yukarısına kadar sular gelgitle yükselip, alçalır. 1939'da kırsal İngiltere'nin bu beklenmedik ve sevimsiz parçasından tüm dünyada gazete manşetlerine geçen bir haber çıktı.

Mrs. Edith Pretty adlı bir kadının Deben'in doğu kıyısının birkaç kilometresini, taşkın yatağının üstündeki dik çitleri ve ırmağın üstündeki platoyu da kapsayan bir malikânesi vardı. Kadın 1938'de malikânedeki antik gömü höyüklerinden birinin amatörlerce kazılmasına parasal destek verdi. Höyükler iyi biliniyordu. 17. yüzyıldan kalma bir belgede bunlara değinilmektedir ve 17. yüzyıldan itibaren bölgenin bütün haritaları höyükleri çitlere ve Deben Irmağı'nın taşkın yatağına bakan platonun ucuna doğru biçimde konumlandırmıştır. Yüzyıllar önce hırsızlar höyüklerin bazılarını yağmalamışlardı. 19. yüzyılda malikanenin sahipleri, o dönemin haritaları ve resimlerinde görüldüğü gibi, platoya ve taşkın yatağına sert keresteli ve kozalaklı ağaçlar diktirmişlerdi; böylece höyükler artık manzaraya egemen olmuyorlardı.

Mrs. Pretty'nin arkeolojiye ilgisi Mısır'a yaptığı bir ziyaretten kaynaklanıyordu. Dolayısıyla, arkeoloji tutkuları Krallar Vadisi'nde süregiden kazıları izlemekle başlayan birkaç kuşak, kadın ve erkek İngilizin ardılıydı. Mrs. Pretty İngiltere, Fransa, Almanya ve dünyanın diğer kesimlerinden benzer düşüncedeki profesyonel ve amatör Mısır uzmanlarıyla aynı kavramsal coğrafyayı ve Mısır düşkünlüğünü paylaşıyordu. Kalıntılar, şimdi kişisel olarak tecrübe edeceği küreselleşmiş geçmişin yalnızca bir özelliğiydi.

Mrs. Pretty, Basil Brown adlı yerel bir arkeoloğu işe aldı. Brown önce alanı inceledi ve belirlenebilen höyükleri birden on beşe kadar numaralandırdı. İlk usulüne uygun kazısı Mrs. Pretty'nin bahçıvanı ile avlak bekçisinin 3 no.lu höyüğün yanında bir hendek açmasıyla başladı. Brown'un kayıtları çok titiz, yöntemleri takdire değerdi. Brown, bahçıvan ve avlak bekçisi 3 no.lu höyükteki gömüden geriye kalanları ortaya çıkardıktan sonra, 2 ve 4 no.lu höyüklere geçtiler. Yazın sonunda kazılardan yalnızca

üzerleri işlenmiş kemiklerden küçük parçalar, üstü oymalı metal varaklar, bir miktar demir çivi, bir şatafatlı dokuma parçası ve bir çift kalkan göbeği elde edilmişti. Hırsızların önemli eserleri çoktan götürdükleri açıktı, ama bulunanlar Mrs. Pretty'nin kazıları ertesi yıl da sürdürmeye karar vermesine yetecek kadar ilginçti.

Kazılara 1939 yazında devam edildi. Basil Brown ve ekibi (bahçıvan ile avlak bekçisi) alandaki en büyük höyük olan 1 no.lu höyüğe bir hendek açtılar. Brown önce, bir gemi gömüsünün açık işareti olan, demir bir perçinle karşılaştı. İşçiler birkaç saat içinde bir geminin, kumla dolmuş en uç kesimini ortaya çıkardılar. Brown geminin tahtalarının yok olduğunu, ama çevresindeki çamurda geminin tam bir izinin kaldığını fark etti. Arkeolog haftalarca süren yoğun bir çalışmayla gövdenin ilk 12 metresini boşalttı; paslanan perçinlerin kumda bıraktığı sarı lekeler Brown'ı geminin cidarlarına yaklaştığı konusunda uyardı. Hırsızların kazdıkları çukuru gömünün yalnızca 15 cm. üstündeyken terk ettikleri anlaşılıyordu.

Geminin görünürdeki büyüklüğü, çamurdaki gemi izini kaplayan kumun hassaslığı ve bozulmamış bir mezar olasılığı, profesyonel uzmanlık gerektiriyordu. Yerel İpswich Müzesi müdürünün çağırdığı Haritacılık Bürosu Arkeoloji Dairesi uzmanı, Londra'dan küçük bir arkeolog ekibi oluşturdu. Haziran boyunca Brown'un ekibi geminin geri kalanındaki kumu temizledi ve 10 Temmuz'da geminin ortasındaki gömütten, 7. yüzyıldan kalma paha biçilmez eserler çıkarmaya başladı.

2. Dünya Savaşının eli kulağında olmasına karşın (sadece iki ay sonra başladı), Sutton Hoo gömüsü haklı olarak 20. yüzyılın en büyük arkeolojik keşiflerinden biri diye nitelendi. *Times* gazetesinde çıkan öykü, dönemin *Times* öykülerinin heyecanını taşıyordu: "Sutton Hoo'daki 7. yüzyıldan gemi gömütündeki altın ve gümüş hazinenin görkemi bekleneni de aşıyordu. Aralarında hemen hemen mükemmel korunmuş altı adet, son derece biçimli sığ kâsenin de bulunduğu gümüş eşyalar özellikle güzeldi."[1]

Öykü hızla Amerika'ya ulaştı ve Boston, New York ve Washington, D.C.'deki gazetelerde yer aldı. Bir ay içinde hem Billings, Montana *Gazette*'de,

1 *Times* (Londra), Salı, 15 Ağustos 1939, s. 9. Sutton Hoo buluntusu *Guardian*, *Scotsman* ve *Observer*'da da kapsamlı biçimde ele alınmıştı. Bkz. *Times of India*, 19 Ağustos 1939.

hem de *Hindustan Times*'da Sutton Hoo hazinesi hakkında öyküler çıktı. Birkaç ay sonra öykü daha da beklenmedik yerlere yayıldı; örneğin San Antonio'da İspanyolca bir gazete olan *La Prensa* buna tam bir sayfa ayırdı.[2]

Sutton Hoo hazinesi kalıcı bir yuvaya kavuşmadan önce başından birkaç macera geçti. Yerel bir mahkeme, arkaik bir erken ortaçağ yasasına dayanarak bulunanların "sahipsiz hazine" olmadığı, dolayısıyla da devlete değil Mrs. Pretty'ye ait olduğu kararını verdi. Parçaların düzgün bir restorasyonu için gereken uzmanlığa ve paraya sahip olmadığının farkında olan Mrs. Pretty, bunların tümünü British Museum'a bağışladı. Ancak hazine savaşın zorunluluklarına takıldı. Sutton Hoo buluntuları da on binlerce diğer arkeolojik eserle birlikte sandıklanıp, Londra'dan kırsal alandaki güvenli bir yere taşındı.

Sutton Hoo keşfinden sonra İngiliz arkeologları ve tarihçileri onlarca yıl gömütün Anglo-Sakson niteliğini vurguladılar. Sutton Hoo'da ve İngiltere'deki diğer höyüklerde başka gömülü gemiler bulmayı umdular. Bu beklentiler çoğunlukla gerçekleşmedi.[3] Yarım yüzyılı aşan araştırmalar gemi gömüleri dünyasının her nedense İngiliz olmadığını, Danimarka, İsveç ve Norveç'ten, Orkney Adaları'na, Man Adası'na ve İskoçya'ya uzandığını gösterdi. Birlikte gemi yapımı, metal işçiliği ve sanatsal motifler Sutton Hoo'nun, burada gömülü savaş beyi ister İskandinav, isterse İngiltere doğumlu olsun, kuzey denizlerinin bu daha büyük denizcilik dünyasının bir parçası olduğuna işaret ediyor.[4]

2 *Times* (Londra), Salı, 15 Ağustos 1939, s. 9. Sutton Hoo buluntusu *Guardian*, *Scotsman* ve *Observer*'da da kapsamlı biçimde ele alınmıştı. Bkz. *Times of India*, 19 Ağustos 1939.

3 İngiltere'deki tek diğer gemi gömütü Sutton Hoo'nun yaklaşık 15 kilometre kuzeyinde, Snape yakınlarındaki Asthall mavnasıdır. Sutton Hoo kadar zengin bir buluntu olmasa da, burada Roma gravürlü altın bir yüzük takımı ile bir pençe bardağın (içi boş çıkıntıları olan bir kadeh) kalıntıları bulunmuştur. Alanın Sutton Hoo'dan önemli bir farkı, Asthall'da gömme sırasında her şeyin yakılmasıydı.

4 Gemi gömütleri, bunların bulunma tarihleri ve tahmini gömülme tarihlerinden bazı örnekler şunlardır: Valsgarde Gamla, Uppsala, İsveç, 1920'ler (6. Yüzyıl); Vendel, Ottarshögen Uppland, İsveç, 1863 (7. yüzyıl başları); Kallandsö Adası, Vanern Gölü, İsveç, 2009 (MS 600-1000); Sutton Hoo, Suffolk, İngiltere, 1939 (yak. 645); Ladby, Danimarka, 1937 (9.-10. yüzyıllar); Scar, Orkney Adaları, 1985 (MS 875-925); Gokstad Çiftliği, Vestfold, Norveç, 1860 (yak. MS 900); Oseberg Çiftliği, Vestfold, Norveç, 1904 (yak. MS 900); Haugen Çiftliği, Tune, Ostfold, Norveç, bulunma tarihi belirsiz (yak. MS 900); Balladoole, Man Adası, 1945-1974 (MS 850-950); Port an Eilean Mhoir, Batı İskoçya, 2011 (10. yüzyıl). Sutton Hoo ile İskandinav kazı alanlarını karşılaştıran araştırmalar sürmektedir. İsveçli arkeologlar 2009'da Sutton Hoo dönemine tarihlenen bir gemi gömütü bulunduğunu duyurmuşlardır. Buna ilişkin olarak bkz. Local, İngilizce bir İsveç gazetesi, http://www.thelocal.se/21716/20090827/≠.uYz5hBwqmEM. Ay-

Kabaca MS 600 ile MS 1000 arası dönemden gemi gömüleri ile diğer gemi batıklarından kanıtlar, İskandinavya'da başlayan, Baltık Denizi ve Kuzey Denizi ötesine yayılan ve giderek bugün İngiliz Adaları, İrlanda ve Grönland olan bölgeyi kapsayan, özgün bir gemi yapım geleneğinin güçlü işaretini vermektedir. Sutton Hoo gömütünün çamurunda izini bırakan bu tür teknenin temel özellikleri nelerdi? Yeni bir geminin inşası, gemi uzunluğunun büyük bölümünde hafifçe kavis çizen, başta ve kıçta ise dik biçimde yukarı bükülen omurgasıyla başlardı. Gemi yapımcıları daha sonra omurganın her iki yanına, çoğunlukla meşeden uzun bir tahta şerit çivilerlerdi. Daha sonraki şeritler üst üste bindirilir ve bir önceki şeride çivilenirdi. Gemi şerit şerit, hiçbir iç destek olmadan yükselirdi (teknik olarak buna "bindirmeli" yapım denir). Görece düz karina yanları oluşturmak üzere yukarı döndüğünde, gemi yapımcısı çapraz gergiler eklerdi. Bu teknelerin en erkenlerinde yelken yoktu ve tekneler –esas olarak ırmaklarda ve kıyılarda– kürekle yürütülürdü. Danimarka'nın Jylland Yarımadası'nda bulunan 7. yüzyıldan bir taş oyması, Sutton Hoo gömütü zamanında (MS 645) tekne yapımcılarının yelkenleri denemeye başladıklarını göstermektedir.[5] Bir yüzyıl içinde gemi yapımcıları çeşitli direk-tekne bağlantıları geliştirmişlerdi. Bunların çoğunda güçlendirici ve birbirine bağlayıcı çapraz gergiler söz konusuydu. Viking döneminde (yak. MS 750-1000) daha sonraki gelişmeler arasında dümen küreğinin kenardan kıça geçmesi, bazen daha kuru bir kargo ambarı yaratmak için bir üst güverte eklenmesi, yelken biçiminde ve yelkeni hareket ettirme, artırma ve azaltma yöntemlerinde iyileştirmeler vardı.[6]

"Viking tarzı" teknenin olumlu yanları vardı. Kürekle yürütülmesi tekneyi hızlı ve manevra edilebilir yapıyordu. Tekneler çevikti ve esneyerek dalgalara binebiliyordu. Aynı mürettebat hem kürek çekiyor, hem de dövüşüyordu. İngiltere'nin bir yüzyılı aşkın süre her yıl İskandinavya'dan gelen

rıca bkz. Örneğin "Sutton Hoo: A Swedish Perspective," 2011'de Sutton Hoo Society tarafından düzenlenen ve İskandinav arkeologları ile tarihçilerini İngiltere'ye getiren bir konferans. Konferans belgelerinin özetleri için: http://www.suttonhoo.org/conference-2011.asp.

5 Çizimler için bkz. Owain T.P. Roberts, "Descendents of Viking Boats," *Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship, 1000-1650*, ed. Robert Gardiner (Londra: Conway Maritime Press, 1994) içinde, 12.

6 Kıça doğru yerleştirilmiş yandan dümen eski Mısır, Çin ve Kuzey Amerika'da değişik yer ve zamanlarda, birbirinden bağımsız olarak keşfedilmiştir.

Vikinglerin istilasına uğraması, teknenin açık denizde seyir becerisinin yeterli kanıtıdır. Yapım ölçeği küçük balıkçı teknelerinden, büyük donanma şalupalarına çıkarılabiliyordu. Kimi tekneler daha geniş, daha fazla borda yüzeyli ve kargoyu, hayvanları ve yerleşimcileri barındırabilecek bir güvertesi olacak şekilde tasarlanıyordu. Roma İmparatorluğu'nun Kuzey Avrupa'dan çekilmesinin ardından, bu tekneler İngiltere, İskoçya, Galler, İrlanda, Orkney Adaları, İzlanda, Grönland ve Newfoundland'a Angılları, Saksonları, Jütleri ve İskandinavyalı yerleşimcileri taşıdılar.[7]

Teknelerin sorunları da vardı. Birçok tipi ticaretten çok, savaşa ve yağmaya uygundu. Altın, gümüş, silah ve köle gibi yüksek değerli ganimetler deniz suyuyla temastan zarar görmüyordu ve kürekçilerin arasında yerleştirilebilirdi. Ama teknede mekânın çoğunu kürekçiler işgal ediyordu ve ticari mallarını kuru tutacak yer yoktu.[8] Askeri bir çatışmada, tekne aslında yalnızca kanca atmaya ve göğüs göğüse dövüşe uygundu. Gerek Vikingler, gerekse düşmanları kara savaşlarını daha çok tercih ediyorlardı. Alçak borda sorunu hiçbir zaman tam olarak çözülemediği için tekneler suyla doluyordu. Kötü havada mürettebatın hiçbir korunağı yoktu.

Gemi Gömüleri Kültürü

Sutton Hoo gömütünün bütün dünyada manşetlere çıkmasının nedeni tekne tasarımı değil, çöken ahşap gömü platformundan çıkarılan ve beyin, gemisi öteki dünyaya vardığında isteyebileceği ya da ihtiyaç duyabileceği nesnelerden oluşan olağanüstü hazineydi. Sıradan günlük kullanım kalemleri arasında demir çemberli tahta kovalar, demir bir zincir, bir lamba, bir kazan, tunç bir kâse ve küçük bir toprak şişe vardı. Geminin tahtalarını aşındıran asitli toprak, mezardaki dokuma ve derilerin de neredeyse tümünü yok etmiş, geriye yalnızca küçücük parçalar kalmıştı. Parçaların mikroanalizi mavi ve sarı boyalar, hassas keten örgü ve duvar halılarının desenli örgülerini belirlemiştir. Gömünün ortasına doğru lüks kalemler bulunuyordu: büyük bir gümüş tabak ve yivli bir gümüş kâse, ceviz ağacından kadehler, kemik

7 O dönemde İngiltere'deki siyasi durumun karmaşıklığını ve kaynakların az ve sınırlı niteliğini iyi inceleyen bir kaynak için bkz. Pauline Stafford, ed., *A Companion to the Early Middle Ages: Britain and Ireland, c. 500-c. 1100* (Chichester, UK: Wiley-Blackwell, 2007).

8 Geç Viking dönemi gemilerinde, kürekçi oturaklarının altında dolaplar vardı ve bunlar ticaret mallar için belli bir korunma sağlıyordu.



Resim 9.
Sutton Hoo Miğferi, British Museum, Londra. Fotoğraf: Wikimedia Commons.

kakma taraklar, gümüş tokalar, gümüş kenarlı içki boynuzları, bir çantanın altın aksesuarları, altın ve lal taşından kumaş kancaları. Gömünün batı duvarı yakınında bir lirin kalıntıları ile yüksek bir demir ayak bulundu. En ünlü eşyalar, gömünün ortasındaki silah ve zırhlardır: desenli kaynaklanmış, altın bezemeli bir kılıç, kabza ve kılıç kemeri için altın ve lal taşından aksesuarlar, demir bir balta, bir zırh ve gümüş ve altın bezemeli demir bir miğfer.

Arkeologlar İskandinavya'da Sutton Hoo hazinesine çok yakın örnekler bulmuşlardır. Buradaki bazı gömülerden biçimi, başı, yüzü ve boynu kapayışı çarpıcı benzerlikte, çalı gibi kaşlar ayrıntısına ve dans eden mızraklı avcılar motifine kadar tamamen aynı bezemeleri olan miğferler çıkarılmıştır. Sutton Hoo'daki kalkan göbeği de İsveç'te bulunan, aynı dönemden bu tür göbeklerle çarpıcı bir benzerlik göstermektedir.

Gördüğümüz gibi Sutton Hoo'da gömülü eserlerin bazıları İskandinavya, Baltık, Kuzey Denizi ve Atlas Okyanusu'nun ortak gemi yapımı dünyasıyla çakışmaktadır. Ne var ki Sutton Hoo hazinesindeki diğer parçalar bu dünyanın çok ötesine geçmektedir. Büyük bir gümüş tepsinin, yivli bir gümüş kâsenin, iç içe geçen sekiz gümüş kâsenin ve iki gümüş kaşığın tarz, bezeme ve yazıtları bunların (başkenti Konstantinopolis olan) Bizans İmparatorluğu'nda yapıldığını göstermektedir. Büyük gümüş tepsi I. Anastasios döneminin (MS 491-518) sembolüyle damgalanmıştır. Dolayısıyla tepsi Sutton Hoo'da gömüldüğünde yüzyıldan daha eskiydi. Yani, en doğrudan rotalardan bile, en az 2400 kilometrelik bir yolculuk yapmıştı. Tepsi daha büyük olasılıkla Hazar Denizi bölgesinden alınmış, Dinyeper Irmağı'ndan yukarı çıkmış, Kiev ve Novgorod'u geçerek İskandinavya'ya, oradan da Kuzey Denizi'ni aşıp, İngiltere'ye gelmişti. Bizans bölgesinden kayıtlarda İskandinavyalıların Konstantinopolis'e ancak 700'lerde, Sutton Hoo gömütünden onlarca yıl sonra geldikleri görülmektedir. Gene de herhangi tek bir grubun bu rotayı bir ucundan ötekine geçmesinden önce, yüksek değerli metaların bu yoldan elden ele aktarılan ticaretle gelmiş olmaları da mümkündür.

Yaklaşık 750 ile 1000 yılları arasında Viking teknelerinin alçak su kesimi, İskandinavya ile Konstantinopolis arasındaki nehir yolunu Batı Avrupa'daki herhangi bir yol kadar uygun ve kârlı yaptı. Vikingler kehribar ve Polonya'da ele geçirilen köleler karşılığında Konstantinopolis'ten gümüş ve altın alıyorlardı. Bu hatlar öylesine düzenli kullanılıyordu ki, arkeologlar bunlar boyunca bir dizi İskandinav yerleşimi ve gömü höyüğü saptamışlardır. Bu alanlarda bulunan İskandinav eserlerinin en erkenleri, 800'lerin ilk on yıllarına tarihlenmiştir. İskandinav ırmak yerleşimlerinde Müslüman Bağdat'tan iki büyük sikke yığını bulunmuştur.

Okuma yazma oranının çok düşük olduğu bir dönemde, bir gemi gömüsüne dair bir görgü tanıklığı olması uzak bir ihtimaldir. Gene de böyle bir anlatı vardır. Bağdat halifesi 921 yılında, şimdiki Gürcistan'da Volga Irmağı'nın yanında sürüleri ve adamlarıyla kamp kuran Almış adlı bir göçebe kabile reisine diplomatik bir heyet gönderdi. Gözü pek elçi Ahmed ibn Fadlan'ın düşman Bizans İmparatorluğu'nun çevresinden dolaşması gerekti; önce kervanla doğuya Buhara'ya, sonra kuzeye ve batıya Harezm'e doğru

giderek, burada uzun ve çok soğuk bir kış geçirdi. Ama sonunda Almış'ın kampına ulaştı. Ziyaretin tam bir diplomatik başarısızlık olmasına karşın, İbn Fadlan Almış'ın kampında hemen hemen tutuklu durumdayken, buranın adet ve uygulamalarını dikkatle gözlemledi. Vikinglerin Almış'ın kampında çok sık durakladıklarını gördüğünden, anılarında onların ne yiyip, ne içtiklerini ve diktikleri kalıcı putlara ne gibi adaklar sunduklarını ayrıntıyla anlattı.

İbn Fadlan anılarının sonlarına doğru bir tekne kaptanının cenaze törenini anlatır. Bu ritüel birkaç gün sürmüştü. Önce ceset geçici bir barınağa konulmuştu. Arkadaşları kaptanın mallarını üçe böldüler: bir parça ailesine, biri pahalı cenaze giysilerinin hazırlanmasına ve biri de cenaze gününde kurban edilen hayvanlar ve içilen içkilere. İbn Fadlan'ın anıları bu olayları canlı biçimde ayrıntılandırır:

> Ölünün ve cariyenin yakılacağı gün gelince ölünün gemisinin bulunduğu nehre gittim. Ne göreyim, gemi nehirden çıkarılmış, kayın ağacından dört sütun üzerine konmuş, etrafı ahşap büyük ağaçlarla çevrilmiş. Sonra gemi bu ağaçlar (kızak) üzerine alındı. ... Sonra bir sedir getirip gemiye koydular üzerini Rum dibasından minderler ve yastıklarla döşediler... Daha önce mezarına şarap, meyve ve bir tambur da koymuşlardı. Ölüye şalvar, don, mest, gömlek, altın düğmeleri olan bir kaftan giydirdiler. Başına samur kürklü diba bir kalpak geçirdiler. Sonra alıp gemi üzerindeki kubbeli çadırın içine koydular. Minderle döşeli sedirin üzerine oturttular, yastıklara dayadılar... Sonra ölünün bütün silahlarını getirip yanına koydular. [Ayrıntılı bir ritüelle bir köle kız gümüş halhallarını ve bileziklerini verdi, töreye göre öldürüldü ve efendisinin yanına yatırıldı.] Sonra ölünün en yakın akrabası geldi. Eline odun aldı onu ateşle tutuşturdu... Geminin altına konmuş olan odunları tutuşturdu... Bir saat geçmemişti ki, gemi, odunlar, cariye ve efendisi kül oldular. Sonra geminin yerine yuvarlak, tepeye benzer bir mezar yaptılar. Ortasına kayın ağacından bir sütun diktiler.[9]

9 James E. McKeithen, "The Risalah of Ibn Fadlan: An Annotated Translation with Introduction," Dissertation Abstracts International (40[10A], 5437, 1979), 25. [İbn *Fadlan Seyahatnamesi ve Ekleri*, Yay. Haz. Ramazan Şeşen, (İstanbul, Yeditepe Yayınevi, 2010), 41-44.]

Volga Irmağı'ndaki bu tören, 3.000 kilometre uzakta ve üç yüzyıl daha sonra gerçekleşmesine karşın, teknenin yakılması dışında Sutton Hoo'da olması muhtemel törene olağanüstü bir benzerlik göstermektedir. Büyük reisin, silahları, mülkleri ve hayvan kurbanlarıyla çevrili cesedi, teknesinin ortasındaki sırmalı kumaş kaplı platform üstünde uzanmıştır. Törenden sonra büyük reisin adamları cenazenin üstüne bir höyük yapmışlardır.

Sutton Hoo gömütünde bulunan Bizans kâseleri ve İbn Fadlan'ın aşağı Volga Irmağı'ndaki bir gemi gömüsü anlatısının Sutton Hoo'dakine benzerliği, 650 ile 1000 yılları arasındaki dönemde engin bir İskandinav baskın, ticaret ve yerleşim kültürel dünyasına işaret etmektedir. Bu dünyanın batı sınırı Avrupa'nın kuzey sahilini, İngiltere'yi, İskoçya'yı, Galler'i, Orkneyler gibi kuzey adalarını, İzlanda'yı, Grönland'ı ve Newfoundland'ı kapsıyordu. Viking saldırı ve yerleşimleri Akdeniz'de İspanya sahillerine ve Sicilya'ya da uzanmıştı. Viking baskınları ve ticareti İskandinavya'nın güneyinde Volga ve Dinyeper'i izleyerek, Hazar Denizi'ne ve Karadeniz'e iniyordu. Baskın ve ticaret el ele gidiyordu. Baskınlarla elde edilen yüksek değerli köleler Fransa, İtalya ve Konstantinopolis gibi iyi bilinen pazarların herhangi birinde satılabilirdi.

Bu engin kültür dünyasının özelliği olan çok sayıdaki karmaşık alışverişlerden yalnızca üçüne bir göz atalım. Bunlardan birincisi satrançtır. 6. yüzyıldan önceki bir zamanda Hindistan'da icat edilen bu oyun, sonra batıya taşındı. 7. yüzyıla ait bir İran aşk öyküsünde satranç savaş alanı betimlenir:

> Bilge bir savaş alanı icat etmiştir; şah bunun ortasında konumunu alır. Ordu onun solunda ve sağında düzenlenir, piyadeler ön safı işgal ederler. Şahın yanında duran bilge veziri ona savaş sırasında yürütülecek strateji hakkında tavsiyede bulunur. Her iki yana, yüzleri çatışmanın olduğu yere dönük filler yerleştirilir. Bunların yanlarında da, sırtlarında iki becerikli binici olan savaş atları konumlanır ve onların sağında ve solunda dövüşen, arbedeye hazır kaleler vardır.[10]

10 H.J.R. Murray, *A History of Chess* (Northampton, MA: Benjamin Press, 1985). Satrancın daha az ayrıntılı ve daha okunabilir bir tarihi için bkz. David Shenk, *The Immortal Game: A History of Chess or How 32 Carved Pieces on a Board Illuminated Our Understanding of War, Art, Science, and the Human Brain* (New York: Doubleday, 2006).

Gene 7. yüzyılda Hz. Muhammed'in ilk müritlerinden biri Medine Kenti meydanında satranç oynamıştı. Oyun Konstantinopolis'te öylesine popülerdi ki, Ortodoks Kilisesi bunu kumarı teşvik ettiği gerekçesiyle yasaklamıştı (MS 680).

Şimdiye dek Avrupa'da keşfedilen en erken satranç taşları İskandinavya'dan gelmiştir. Konstantinopolis ile aktif köle ve kehribar ticareti, satrancı Vikinglerin ana yurduna, Müslüman İspanya aracılığıyla güney Avrupa'ya gelmesinden birkaç yüzyıl önce getirmişti. Dış Hebrid Takımadaları'ndaki Lewis'te bulunan ve şimdi British Museum'da olan 12. yüzyıldan kalma o harikulade satranç taşlarının oyulduğu tarihte İskandinavya'da satranç üç yüzyılı aşkın süredir oynanıyordu.[11]

Geniş Viking kültür dünyasından ikinci öykü satrançtan –gerçekten de– daha lezzetli bir Hint baharı olan kakuleyle ilgilidir. Arap tacirler bunu (karabiber ve tarçınla birlikte) Hindistan'ın Malabar Sahili'nden düzenli olarak Aden'e, oradan da Kahire'ye sevk ederlerdi. Konstantinopolis tacirleri her yıl tropik ilaç ve baharat almak üzere Kahire'ye bir filo gönderirdi. Bu ticaret Vikinglerin Konstantinopolis'e gelmelerinden önce de yüzyıllardır sürüyordu.[12] Viking tacirleri kakuleyle Konstantinopolis'te karşılaştılar ve bunu memleketlerine taşıdılar. Vikinglerin karıları baharatı çok sevmiş olmalıdır, çünkü bugüne dek kakule İskandinavya'da pastalarda, keklerde, soslarda ve *aquavit*'in[13] tatlandırılmasında en sevilen lezzetlerden biridir.

Viking kültür dünyasının üçüncü öyküsü kehribarla ilgilidir. Bu gizemli madde hem sert, hem dokunuşu yumuşak, hem berrak, hem altın rengidir. Şeffaf olup, içinde küçücük bir hazine –bir böcek ya da bir yaprak– barındırabilir. Şimdi kehribarın fosilleşmiş ağaç reçinesi olduğu bilinmektedir ve aslında reçineli ağaç ormanlarının olduğu her yerde bulunabilir. Kehribar milyonlarca yıllık ya da görece yakın bir tarihte fosilleşmiş olabilir.

Yaklaşık yirmi yıl öncesine kadar kehribarın menşeini belirlemeye yeterli tek test, bundan oldukça büyük bir örneğin parçalanmasını ve yakı-

11 Bkz. British Museum'un Lewis Chess taşlarına ilişkin filmi: https://www.britishmuseum.org/explore/highlights/highlight_objects/pe_mla/t/the_lewis_chessmen.aspx.

12 Malabar Sahili'nden Aden ve Kahire'ye kakule ticaretinin bir tartışması için bkz. Stewart Gordon, *When Asia Was the World* (Boston: Da Capo, 2008), böl. 5.

13 İskandinavya'da yaygın biçimde tüketilen alkollü bir içecek –ed.n.

lan tozun kimyasal analizini gerektiriyordu. Spektrometrideki gelişmeler şimdi kehribar parçalanmadan, menşeini belirleyen eser unsur markörlerinin analizine olanak sağlamaktadır. Testin hızlı ve ucuz olması, büyük sayıda kehribar örneğinin analizini uygulanabilir kılmaktadır.

Ortadoğu'dan on binlerce kehribar örneğinin spektrografik analizi, şaşırtıcı derecede uzun ticaret örüntüleri ortaya çıkarmıştır. Baltık kehribarı Neolitik dönemde (yak. MÖ 10.500-4.500), hatta belki daha da önceleri Ortadoğu'ya satılıyordu. Bu uzun perspektif dikkate alındığında, Vikinglerin satmak için Konstantinopolis'e ya da Bağdat'a kehribar götürmeleri artık hayret edilecek bir şey değildir. Onlar yalnızca binlerce yıldır elden ele satılan bir şeyin geçtiği tüm güzergâhı aşıyorlardı.[14]

Viking Gemisinin Sonu

Viking baskınları dünyası aslında ekonomik faktörlerin hassas bir dengesiydi. Savaşçıların görece azı tam zamanlı, profesyonel askerdi. Çoğunluğu çiftçiydi ve baskınlara katılma nedeni ya daha fazla tarla için sermaye edinme ya da toprağı ve iklimi daha iyi, yerleşecek yeni bir yer kazanma umuduydu.

Viking döneminin başlarında (yak. MS 750) İskandinav toplumu çok sayıda küçük çiftçiden oluşuyordu; bunlar belki oğullarından birini, bir tür girişimci yatırım olarak bir baskına gönderebilirlerdi. Dönemin sonunda (yak. 1000), İskandinav toplumu çok daha hiyerarşik olmuştu. Toprağın mülkiyeti az sayıda zengin aileye aitti; bunları işleyenler ise toprağa bağımlıydılar, dolayısıyla baskınlara katılamazlardı. Yoğun baskına uğrayan Batı Avrupa'da meydana gelen önemli değişiklikler de baskınları daha az kârlı yapmıştı. Krallar savaş beylerini yenerek, topraklarını güvenceye almışlardı. Bunun bir etkisi yerel savaş beylerinin rüşvet vererek baskıncılardan kurtulma ya da tersine, onlarla işbirliği yapıp, bir komşuya saldırma olanaklarının kısıtlanmasıydı. Kralların toprak birliğini sağlamalarının ikinci etkisi, kralın eline kalelerde görevlendirilecek ve sahilleri, kentleri ve kasabaları koruyacak nitelikte, tam zamanlı profesyonel ordular tutmaya yeterli kaynak geçmesiydi. Tahkim edilmiş bir sahile saldırmak, bir sahil köyüne baskın yapıp, köylüleri ve varlıklarını ele geçirmeye göre çok daha tehlikeli ve masraflıydı. Öte yandan kralların

14 Ortadoğu kehribar örneklerinin spektrografik analizi *Journal of Baltic Studies*, Special Issue on Baltic Amber, no. 3, 1985'te ele alınmaktadır.

yaptırdığı ya da kiraladığı Viking tarzı gemiler, Sekizinci Bölümde görebileceğimiz gibi, 1200 yılı civarında ticaret ve savaşta onların yerini *kog* denilen bir gemi alıncaya kadar savaş gemisi olarak egemenliklerini sürdürdüler.

Sutton Hoo: Bugün

2. Dünya Savaşından sonra British Museum'un hazineleri kırsal alandaki değişik saklanma yerlerinden geri getirildi ve Sutton Hoo gömüsünün restorasyonuna başlandı. Gümüşlerden bazılarında yalnızca yeniden biçimlendirmeye ve temizlemeye ihtiyaç vardı. Görkemli altın bezemeli miğfer yüzlerce parçaya ayrılmıştı ve bunun destekleyici bir armatürün üstüne yerleştirilip, birleştirilmesi gerekti. Restorasyonların büyük bölümü 1950'lerde tamamlandı, ama bazıları daha da uzun sürdü. Miğferin çok sayıdaki parçasının kenarlarını yüksek büyütmeyle inceleyen bilim insanları 1968'te parçaların bazılarının yanlış yerleştirildiğini fark ettiler. Miğferin doğru biçimde yeniden montajı birkaç ay aldı.

Alandaki araştırmalar hâlâ sürmektedir. British Museum'un 1965 ile 1971 arasında kaynak sağladığı yeni kazılar esas olarak 1. höyük hakkında, höyüğün yapısı ve gemiyle ilişkisi gibi olguları belirledi. Arkeologlar ayrıca alanın şimdi mezarlık olarak bilinen kesimini de araştırdılar ve gemi gömütünden en az on bin yıl geriye giden Neolitik mezarlar keşfettiler. 1983 ile 1991 arasında British Museum kazılmamış bazı höyükler, bunların arasındaki bölgeler ve mezarlığın çevre alanlarla ilişkisi üstünde yoğunlaşan üçüncü bir arkeolojik araştırmayı destekledi.[15]

Bugün Sutton Hoo alanında, içinde bir içki kadehi ile birkaç çanak çömleğin sergilendiği küçük bir müze vardır. Müzedeki en önemli parça, savaş beyinin içinde gömüldüğü geminin, toprakta bıraktığı izin fotoğraflarına dayanılarak yapılan kopyasıdır. Bu kopya Sutton Hoo teknesinin, kazılan gemi enkazlarından ve gemi gömütlerinden bilinen daha geç döne-

15 Sutton Hoo'daki ilk buluntuların en eksiksiz tartışması British Museum tarafından yayınlanan üç ciltte bulunmaktadır: Rupert Bruce-Mitford, *The Sutton Hoo Ship Burial* (Londra: British Museum, 1975). Buluntunun çok daha kısa, ama kapsamlı bir anlatısı için bkz. Angela Care Evans, *The Sutton Hoo Ship Burial* (Londra: British Museum, 1986). Sutton Hoo'ya ilişkin modern araştırmalar gömütü ve hazineyi değişik biçimlerde kavramsallaştırmaya çalışmıştır. Bkz., örneğin, *The Age of Sutton Hoo: The Seventh Century in North-Western Europe* (Woodbridge, UK: Bodyell Press, 1992); Calvin B. Kendell ve Peter S. Wells, ed., *Voyage to the Other World: The Legacy of Sutton Hoo* (Minneapolis: Universtiy of Minnesota Press, 1992); Martin Carver, *Sutton Hoo: Burial Ground of Kings?* (Londra: British Museum, 1998).

me ait birçok Viking teknesinden oldukça farklı olduğunu göstermektedir. Sutton Hoo teknesi beklenenden daha geniştir (kemereli),[16] ama borda yüksekliği yine de azdır. Bu biçimde bir tekne dalgalı denizlerde su alma tehlikesi içinde olacağından araştırmacılar bunun yalnızca ırmaklarda çalıştığını ileri sürmüşlerdir. Bu varsayım oldukça inandırıcıdır, çünkü Viking gruplarının daha sonraları Rusya ile şimdi Gürcistan olan bölgenin ırmaklarında uzun mesafeler kat ettikleri artık bilinmektedir ve bu faaliyetler için özel tekneler inşa etmiş olabilirler.

Gemi yapımcıları bir Viking gemisinin ilk kopyasını 1883'te, Sutton Hoo'nun keşfinden çok önce inşa etmişlerdi ve tekne başarıyla İskandinavya'dan Amerika'ya ulaşmıştı. O zamandan beri küçük ırmak teknelerinden, tam boyutlu şalupalara kadar yüzü aşkın kopya yapılmıştır. Bunlardan bazıları özeldir, bazıları ise turistleri çeşitli uzunlukta yolculuklara çıkarmaktadır.[17]

Daha büyük bir çerçeveden baktığımızda, Sutton Hoo ile İskandinav gemi yapımcılığı yüzyıllarının kalıcı mirası, teknelerden ve gemi gömütleri hazinelerinden daha az romantik, daha az göz kamaştırıcıdır. Bu, tehlikeli bir yolculuk yapan ve memleketlerinden uzak bir yere yerleşen sıradan insanların mirasıdır. Son on yılda tarihsel göç ve yerleşimin DNA araştırmaları çok daha kesin hale gelmiştir. Araştırmacılar şimdi tarihsel nüfusların çok sayıda belirgin genetik markörlerini belirlemişler ve daha sonraki göçleri belirlemek için daha iyi örneklemeler ve yöntemler geliştirmişlerdir. Örneğin, Leicester'da hâlâ sürmekte olan bir projede çok sayıda İskandinav yer adı olan bölgelerde yaşayan ve en erken (genellikle Viking yerleşimlerinden yaklaşık beş yüz yıl sonrasının) tapu kayıtlarında rastlanan, belirgin İskandinav soyadları taşıyan erkeklerde DNA markörleri araştırılmaktadır. Sonuçlar Viking döneminde İskandinav göçmenlerin İngiltere'nin bu bölgesinde belki de nüfusun çoğunluğunu oluşturduğuna işaret etmektedir.[18]

16 Güvertenin döşenebilmesi için omurgaya dik olarak konan kirişler –ed.n.

17 The Digital Norseman, http://www.digitalnorseman.com.

18 Georgina R. Bowden, Patricia Balaresque, Turi E. King, vd., "Excavating Past Population Structures by Surname-Based Sampling: The Genetic Legacy of the Vikings in Northwest England," *Molecular Biology and Evolution*, 25, no. 2 (2208): 301-309. Ayrıca bkz. S. Goodacre, A. Helgason, J. Nicholson, vd., "Genetic Evidence for a Family-Based Scandinavian Settlement of Shetland and Orkney during the Viking Periods," *Heredity* 95, no. 2: 129-135. Genel yöntem için bkz. A.L. Topf, M.T. Gilbert, J.P. Dum-

Araştırmalar İrlanda'nın bazı kesimleri ve Man Adası için de benzer sonuçlar göstermektedir. Bu, İskandinav tekneleri çevresinde temellenen birleşik bir dünyanın en güçlü kanıtıdır.

Sutton Hoo gemi gömütüyle ilişkili dünyalardan daha geniş iki sonuç da çıkarılabilir. Birincisi, Sutton Hoo gömütü ile Viking şalupalarının bölgesel denizcilik dünyası, Uluburun batığının Doğu Akdeniz dünyasından çok daha büyüktü. Sutton Hoo gömütünden birkaç yüzyıl sonraki zirvesinde, Viking denizcilik dünyası Akdeniz, Rusya, Kafkaslar, Konstantinopolis'e ek olarak Avrupa'nın kuzey sahillerinde savaş ve ticareti ve İzlanda, Grönland ve –kısa bir süre– Kuzey Amerika'daki yerleşimleri kapsıyordu. İkincisi, denizcilik dünyalarının Vikingler tarafından birleştirilmesi ve küreselleşmesi kalıcı olmayacaktı. Çöküş hızlı oldu. 11. yüzyıla gelindiğinde Karadeniz bölgesindeki gümüş madenleri tüketilmiş ve Vikingler buraya gelmez olmuşlardı. Uzak Grönland'a ve Kuzey Amerika'ya yaptıkları keşifler de sona erdi ve Akdeniz'de Sicilya'yı fethetmeleri dışında, Vikinglerin dünyası daralarak İngiliz Adaları ile Avrupa'nın kuzey sahilleriyle sınırlandı.

Nisan 2014'te British Museum'da açılan Erken Ortaçağ Galerisinin en önemli öğesi Sutton Hoo hazinesiydi. Bu büyük buluşlar büyük, havadar, yüksek tavanlı bir odada sergilenmektedir: olağanüstü lal ve altın omuz tokaları, tepesinde ve altında oymalı başlar olan ağır asa, gümüş içki kadehleri ve gümüş ve tunç servis kapları. Odanın uzak bir ucunda altın savaş miğferi nihayet sergilenmeye başlamıştır.[19] Sergi insanda garip bir şekilde bütün bu güzel nesnelerin sahibiyle karşı karşıya gelmiş etkisini yaratmaktadır. Bu yeni sergi Sutton Hoo gömütünü daha geniş İskandinav akıncıları, tacirleri ve yerleşimcileri dünyalarıyla ilişkilendirirken, miğferin gücü bu dünyayı kişiselleştirmektedir. "İşte benim dünyam, kazanımları ve tehlikeleriyle. Cesaret ediyorsan, bir parçası ol bunun."

bacher ve Ar.R. Hoelzel, "Tracing the Phylogeography of Human Populations in Britain Based on the 4th-11th Century mtDNA Genotypes," *Molecular Biology and Evolution* 23, no. (2006): 52-161.

19 Örneğin bkz. açılışa ilişkin 22 Nisan 2014 tarihli *Telegraph*'daki haber; www.telegraph.co.uk'de sergi alanının bir videosu ile Erken Ortaçağ Bölümü müdürüyle bir röportaj da bulunmaktadır.

Beşinci Bölüm

INTAN BATIĞI

Bir grup antik seramik Jakarta, Endonezya'daki antikacı dükkanlarında 1996'da boy gösterdiğinde devlet yetkilileri bir batık bulunduğunu anladılar. Polis bu örüntüyü iyi biliyordu. Bunu izleyen soruşturma aslında batığı deniz kuşlarının belirlediğini gösterdi. Java sahilinin yetmiş kilometre kuzeyindeki alanın çevresinde deniz yatağı kilometrelerce düz ve özelliksizdir. Yerel balıkçılar balıkların düz deniz yatağından yükselen ve bir sığınak oluşturan her yere yerleştiklerini biliyorlardı. Bu nedenle balıkçılar, aşağıda balık olduğunu varsayarak, dalgıç kuşların yoğunlaştığı yerleri ararlardı. Ama balıkçılar balıkların tercih edecekleri bir barınma yerinin bir batık olabileceğini ve bundaki eski eserlerin sıradan balıktan çok daha değerli olacağını da artık biliyorlardı. Balıkçılar alana ilişkin bilgileri yağmacılara satmışlardı.

Batık yüzeyden 23 metre kadar aşağıdaydı; bu, yağmacıların sahip oldukları dalgıç donanımıyla dalınabilecek en fazla derinlikti. Aşırı derinlik yağmalamayı ciddi biçimde yavaşlattı ve Endonezya donanmasına dalgıç gemisinin yerini saptayarak, yağmacıları tutuklamaya yetecek zaman sağladı. Devlet gemi batıkları komitesi, Singapur merkezli bir kazı şirketiyle ortaklık kuran yerel bir kurtarma şirketine tam bir arkeolojik keşif çalışması yapma izni verdi. Alana, sahildeki modern bir köyden hareketle İntan adı verildi. Kesinlikle böylesine şaşırtıcı bir hazine bulmayı beklemeyen ekip alana ızgaralar yerleştirdi ve yaklaşan fırtına mevsimi nedeniyle büyük bir hızla çalışarak tarihsel önemi olan iki bin yedi yüzden fazla eser çıkardı.[1] Çıkarılan çanak çömlek ve gümüşlere bakılarak batık MS 1000 dolaylarına tarihlendi.

Bin yılı aşkın bir tarihsel mesafeden, teknenin batmasına neden olan etkeni kesin olarak bilmek imkânsızdır. Uluburun batığından farklı olarak, kayalara çarpma söz konusu olamaz; deniz yatağı düz, özelliksiz bir çamurdu. Felaketin en olası nedeni geminin su almasına ya da parçalanmasına neden olan ani bir fırtınaydı. Adları bilinmeyen denizciler ve tacirler batı Java'daki limanlarından 240 kilometre uzaktaydılar. Yeni araştırma

1 Michael Flecker, "The Archaeological Excavation of the 10th Century Intan Shipwreck," British Archaeological Reports International Series, 1047 (Oxford: Archaeopress, 2002).

teknikleri teknedekilerin yaşamlarının birçok özelliğini anlama ve bazılarının Ortadoğu'ya kadar uzanan kökenlerini izleme olanağını sağlamıştır.

Güneydoğu Asya Gemi Tasarımı ve Seyrüsefer

İntan batığı, yaklaşık 27,4 metre uzunluğunda, 7,6 metre eninde, muhtemelen 300 tonluk, Güneydoğu Asya kerestesi ve tasarımına sahip bir gemiydi; Mısır ya da Çin gemileri için tipik olan düz taban yerine V biçimli bir karinası vardı. Kuşkusuz Güneydoğu Asya gemi yapımcılarının bir şekilde Mısır gemilerini bildiklerini ima edecek hiçbir şey olmamasına karşın, bu yapımcılar da Mısır gemilerinde olduğu gibi hiç demir kullanmamışlardı. Hem Güneydoğu Asya, hem de Mısır gemi yapımcıları, yerel olarak mevcut malzeme ve teknolojilere dayanarak benzer çözümlere ulaşmışlardı.[2] Üstelik yapım ayrıntıları Mısır tasarımından tümüyle farklıydı.

Güneydoğu Asya gemi yapımcıları önce bir karina oyuyor, sonra gövdeyi oluşturmak üzere kavisli kaplamaları oyuyor ve bunları üst üste yerleştiriyorlardı. Yerleştirilen kaplamalar kenarlarından ağaç çivilerle birbirine tutturuluyordu. Gemi yapımcıları kaplamaların iç tarafında eşleşmiş çıkmalar bırakıyor, bunlar daha sonra deliniyordu. Çapraz elemanlar bu çıkmaların üstüne oturuyor ve çıkmalara palmiye lifinden iple bağlanıyordu. Çapraz elemanlar arasındaki dikey bağlamalar kaplamaları düzgün tutuyordu. Bu gemilerin genellikle üç ya da dört yelkeni ve bir yanında, kıça doğru dörtte üç uzaklıkta bulunan bir dümeni vardı.[3] Güneydoğu Asya'nın açık deniz tacirleri olan Bugis halkının öykülerinden 10. yüzyılda Güneydoğu Asya'nın adalarında ve anakara limanlarında bu gemilerden yüzlercesinin, belki de binlercesinin işlediği anlaşılmaktadır. Söz konusu gemiler yerel malzemeleri hafif ve zarif bir tasarımla kullanıyor ve bu da İntan batığından yüzyıllar sonra ilk Avrupalı kaşiflerin kaydettikleri gibi, onları esnek hale getiriyor ve dalgalı denizde parçalanmalarını önlüyordu.[4]

2 Güneydoğu Asya Adaları'nda demircilik hakkında çok az şey bilinmektedir. Malezya ve Güney Vietnam'da demircilik erken bir dönemde başlamıştı, ama bunun Güneydoğu Asya Adaları'na yayılmadığı anlaşılmaktadır. Bkz. Nicholas Tarling, ed., *The Cambridge History of Southeast Asia: From Early Times to c. 1800* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), 131-132.

3 Flecker, "Archaeological Excavation," 22-24.

4 Age, 126-149. Arkeolojik verilerin aynı sonuçlara ulaşan dikkatli bir analizi için bkz. Pierre-Yves Manguin, "Trading Ships of the South China Sea: Shipping Techniques and Their Role in the History



Resim 10. Intan batağıyla aynı dönemden kalan Java'daki Borubudur Budist anıtında bir gemiyi gösteren alçak kabartma. Kabartmadaki gemiyle Intan batığı arasındaki farklar o dönemde bu sularda çeşitli tipte gemilerin dolaştığını göstermektedir. Fotoğraf: Stewart Gordon.

Bu kâşiflerin döneminde batığın yeri herhalde bilinmiyordu ve kargosu Java Denizi'nin çamur tabanında bin yıl kalmıştı. Deniz kurtları açıkta kalan tahtaları yemişti. Kargo denize dökülmüş, ağır olanlar yakında kalmış, daha hafif nesneler uzağa sürüklenmişti.

Malların Sumatra'daki bir antrepodan, muhtemelen Palembang'dan yüklenip, açık denizde 750 kilometre ötede, Java'nın kuzey sahilindeki bir limana gidiyor olması olasıdır. 10. yüzyıla gelindiğinde seyrüsefer teknolojisi gelişmiş, rotaların ve limanların sayısı artmıştı. Dalgıçlar İntan batığında diğer eşyaların yanı sıra bir pusula kâsesi bulmuşlardı. Bu teknolojik yenilik Çin'den gelmiş, ama bütün Güneydoğu Asya'ya ve denizcilik hatları yoluyla Hindistan'a yayılmıştı. Pusula küçük bir tahta diske, demirin manyetize biçimi olan manyetitin doğal bir parçasının takılmasından ibaretti. Bu hafif araç daha sonra, iç yüzeyinde işaretler kazınmış özel bir kâse için-

ofthe Development of Asian Trade Networks," *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 36 (1993): 256-265. Ayrıca bkz. Anthony Reid, *Charting the Shape of Early Modern Southeast Asia* (Chiang Mai, Tayland: Silkworm Books, 1999), 65-59.

de suda yüzdürülüyordu. Modern bir pusula gibi manyetit her zaman manyetize kuzeye işaret ediyor, denizciler de böylece kâsede kazınmış çizgilere göre rotalarını belirliyorlardı. Pusula çok yaygındı. Hiçbir özelliği olmayan bu batık yük taşıma teknesinde de bir tane vardı.[5]

Kalay Yüklü Bir Gemi

Geminin ambarında batı Malay Yarımadası'nın Kedah bölgesinden benzer büyüklükte, işaretlenmiş, bodur piramit biçiminde külçeler halinde binlerce kilo kalay vardı. İntan batığı zamanında kalay, altına benzer biçimde çıkarılıyordu. İçinde kalay olan külçeler elle öğütülüyor ve yıkanıyordu. Ağır kalay oksit, yıkama suyu kanallarının dibine çöküyordu. Madenciler ayrıca ırmaklarda elekle kalay tanecikleri de arıyorlardı. Her iki kaynaktan da elde edilen kalay oksit, daha sonra eritilip, külçe haline getiriliyordu. Batıktaki kalay külçeleri, bu madenin bulunmadığı Java'ya gidiyordu. (Okur, İntan batığından iki bin yılı aşkın bir süre önce Doğu Akdeniz'deki Uluburun batığının ambarında da kalay külçeleri bulunduğunu hatırlayabilir.)

Kalay, batık zamanında Güneydoğu Asya'da olağanüstü yaygın kullanılan tuncun yapımında bakıra eklenen temel bir bileşen olarak değerliydi. Tunçtan heykeller ve dini objeler, havan ve kapı menteşesi gibi basit ev eşyaları, takı ve silah dökülüyordu. Güneydoğu Asya'ya ek olarak Hindistan ve Ortadoğu'da da yüksek kalay içerikli madeni paralar basılıyordu. İntan batığı döneminde Ortadoğu Arapları, kıta Güneydoğu Asya'sındaki Kedah (bugün Malezya'da) kalayını biliyorlardı. Coğrafyacı Ebu Dülef MS 940'ta şöyle yazıyordu: "Bütün dünyada Kalah'taki [Kedah] gibi bir kalay madeni daha yoktur."[6]

İntan gemisi kalay alaşımlarından yapılmış birçok eşya taşıyordu. Deniz tabanında iki ayrı ayna grubu vardı. Bunlardan bulanık görüntülü, daha düşük kaliteli olanın Endonezya'ya özgü bir tasarımı vardı. Görüntü kalitesi çok daha yüksek olan diğer grup, Çin kökenliydi. Kalay her ikisinin de önemli bir bileşeniydi. Çin aynalarında bakır-kurşun alaşımına yüzde 25 oranında kalay ekleniyordu.[7] Bu karışımla parlak, yansıtıcı bir cila kaza-

5 Flecker, "Archaeological Excavation," 90.

6 Gerald R. Tibbetts, *A Study of the Arabic Texts Containing Material on South-East Asia* (Leiden: Brill, 1979), 39.

7 Güney Çin'de hemen hiç bakır yoktur. Çin aynalarındaki bakırın Japonya'dan gelmiş olması çok muhtemeldir. O dönemde Japonya'nın Doğu Asya'nın büyük bölümüne başlıca ihracat kalemleri kılıç



Resim 11.
Intan batığında bulunan Çin aynasının arka yüzü. Fotoğraf Michael Flecker.

nan kırılgan bir metal elde ediliyor ve çok iyi bir görüntü sağlanıyordu. Muhtemelen Malay kalayı külçe halinde Çin'e gönderiliyor, bu özel karışım için eritiliyor, bundan ayna gibi yüksek değerli kalemler dökülüyor, bu malların bazıları da Güneydoğu Asya'ya ihraç ediliyordu.[8]

10. yüzyılda Güneydoğu Asya'da bir dizi büyük krallık vardı. Bunlardan dördü anakaradaydı: yukarı Burma'da henüz ortaya çıkmakta olan Bagan; Kamboçya'da Angkor; güney Vietnam'da Champa ve biraz daha geç bir tarihte kuzey Vietnam'da Dai Viet.[9] Bu krallıklar yoğun pirinç üretimine dayanıyordu, başkentlerine yakın bölgelerde yüksek nüfus artışı vardı ve gelişmiş, saray ritüelleri olan yerlerdi.[10]

ve bakırdı. Bkz. Bennett Bronson, "Patterns in the Early Southeast Asian Metals Trade," *Early Metallurgy, Trade and Urban Centers in Thailand and Southeast Asia*, ed. Ian Glover, Prnchai Suchitta ve Joh Villiers (Bangkok: White Lotus, 1992) içinde, 71-72. 9. yüzyıldan Arap anlatılarında bakıra sık sık Çin'e ihraç edilecek aranan bir kalem olarak değinilmektedir: *Arab Classical Accounts of India and China*, çev. S. Maqbul Ahmad (Rddhi, Hindistan: Indian Institute of Advanced Study, 1979).

8 Malay Yarımadası ile güney Çin arasındaki ilişkilerin mükemmel bir yeni incelemesi için bkz. Derek Heng, *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century* (Athens: Ohio University Press, 2009).

9 Bu anakara krallıklarının yükseliş ve çöküş örüntüsü Victor Lieberman, *Strange Parallels: Southeast Asia in Global Context, c. 800-1830*'da araştırılmaktadır (Cambridge: Cambridge University Press, 2003).

10 Kenneth R. Hall," Eleventh-Century Commercial Developments in Angkor and Champa," *Journal of Southeast Asian Studies* 10, no. 2 (Eylül 1979): 420-434.

Dönemin ada krallıkları bazı olağanüstü anıtlar ürctmişlcrdir. Bunların en ünlüsü Java'da, şimdi dünya mirası ilan edilmiş bir Budist alan olan Borobudur'dur. 9. yüzyılda kralların parasal desteğiyle 35 metre yüksekliğindeki bir tepe masif, taş cepheli bir tapınağa dönüştürülmüştü. Tepeyi gitgide daha yüksek düzeylerde çevreleyen patikalara dik basamaklarla çıkılır. Taban ve patikalar boyunca yerleştirilmiş 2672 taş panoya, aşağıdaki dünyevi yaşamı ve yukardaki göksel yaşamı gösteren derin rölyefler kazınmıştır. Anıtta ayrıca Buda'nın 504 adet, tam boyutlu taş heykeli vardır. Borobudur'daki panellerin birinde, sofistike bir saraylı kadın tam da batıkta bulunan türden bir ayna kullanarak makyaj yapıp, saçını tararken gösterilmektedir.[11] Kadının taktığı zarif takılar, batık alanında bulunan otuzun üstündeki altın yüzük ile çok sayıda altın küpe, kolye ve boncukla benzer bir tarzdadır. Bu dönemde bütün Güneydoğu Asya'da saray kültürünün yansıtılmasında kalay ve altın temel önemdeydi.

Çin ve Sumatra tipi el aynaları gelişmiş ve farklılaşmış bir piyasaya işaret etmektedir. Daha az parlak olan ve yerel motiflerle bezenen Sumatra aynalarının, daha az varlıklı alıcılara gittiği tahmin edilebilir. Uzak Çin'deki imalatçıların bile Java'da beğenilecek aynalar yapmaya yetecek bilgileri olmalıydı.[12]

Kalay ticareti madenin çıkarılıp, eritilmesinden çok daha fazlasıyla ilintiliydi. Kalay ve bunun bakırla birlikte oluşturduğu tunç, eşyalar kırıldıkları ya da aşındıkları zaman çöpe atılamayacak kadar değerliydi. Her bir kilo tunçtaki sadece insan emeği bile, geri dönüşümü ekonomik bir zorunluluk yapıyordu.[13] Asya dünyasının her yöresinden kırık nesneler eritilip, külçe haline getiriliyor ve bunlardan yeni nesneler dökülüyor, belki de bu yüzyıllar boyunca tekrarlanıyordu. (Uluburun batığındaki bakır külçeler-

11 Flecker, "Archaeological Excavation," 54-60. Ayrıca bkz. Ranabir Chakravarti, "Seafarings, Ships and Ship Owners: India and the Indian Ocean (AD 700-1500)," *Ships and the Development of Maritime Technology on the Indian Ocean*, ed. Ruth Barnes ve David Parkin (Londra: Routledge Curzon, 20002) içinde, 36-48.

12 Flecker, "Archaeological Excavation," 54-60. Ayrıca bkz. Ranabir Chakravarti, "Seafarings, Ships and Ship Owners: India and the Indian Ocean (AD 700-1500)," *Ships and the Development of Maritime Technology on the Indian Ocean*, ed. Ruth Barnes ve David Parkin (Londra: Routledge Curzon, 20002) içinde, 36-48.

13 Bronson, "Patterns," 65.

den birinin bilinen hiçbir bakır kaynağıyla eşleştirilemediğini hatırlayın. Belki de bu birkaç kaynaktan elde edilmiş bakırın yeniden dönüştürülmüş bir bileşimdi.) İntan batığının ambarında yeniden imalata gönderilen bir miktar hurda pirinç bulunuyordu; pirinç, bir bakır ve çinko alaşımıdır. Eşyaların yeniden dönüşümü ve dökümü, o dönemden herhangi bir madeni nesnenin yerel yapım mı olduğunu yoksa uzaktan mı geldiğini anlamayı güçleştirmektedir.

Bir Budist ve Hindu Dünyası

Batıkta bulunan bir Budist heykel çok eski bir geleneği temsil ediyordu. 10. yüzyıla gelindiğinde Budist ve Hindu eserleri ve fikirleri ticaret yolları aracılığıyla en az beş yüz yıldır Güneydoğu Asya'ya giriyor, buna paralel olarak da Myanmar, Endonezya, Tayland, Vietnam, Kamboçya ve Laos'ta manastırlar, tapınaklar ve dinlenme evleri kuruluyordu.[14] İntan batığının dönemi olan 10. yüzyılda artık Güneydoğu Asya'nın büyük krallıkları belirgin biçimde Budist ya da Hindu yönelimliydiler. Güneydoğu Asya kralları Budizmde etnik sadakatleri ve ticareti destekleyen kurumların zincirlerini aşan, yeni bir krallık vizyonu bulmuşlardı.[15]

O dönemde Güneydoğu Asya Budizmin bütün kollarıyla ilişkiliydi.[16] Kurtarma dalgıçları Vajrayana ya da Tantric Budizm ile ilintili çok sayıda ritüel eşya çıkardılar: çanlar ve özgün mızrak biçimli bir asa. Budizmin bu biçimi doğu Hindistan'da çok gelişmişti, ama 10. yüzyılda Güneydoğu Asya'da da güçlüydü ve hamilik için diğer, daha yerleşik Budist mezheplerle rekabet halindeydi. Bu aynı zamanda Vajrayana Budizmin Tibet'e girdiği

14 R.A.L. H. Gunawardana, "Cosmopolitan Buddhism on the Move: South India and Sri Lanka in the Early Expansion of Theravada in Southeast Asia," *Fruits of Inspiration: Studies in Honour of Prof. J.G. de Marjke*, ed. J. Klokke ve Karel R. van Kooij (Groningen, Hollanda: Egbert Forsten, 2001) içinde, 135-155. Bu dönemde Çin, Hindistan ve Güneydoğu Asya'nın karşılıklı bağımlılığına ilişkin belirleyici bir yeni yapıt için bkz. Tansen Sen, *Buddhism, Diplomacy, and Trade: The Realignment of Sino-Indian Relations, 600-1400* (Honolulu: Association for Asian Studies and University of Wawai'i Press, 2003).

15 Kenneth R. Hall, "State and Statecraft in Early Srivijaya," *Explorations in Early Southeast Asian History: The Origins of Southeast Asian Statecraft*, ed. Kenneth R. Hall ve John K. Whitmore (Ann Arbor, MI: Center for South and Southeast Asian Studies, 1976), 92-93.

16 Örneğin Kuzey Vietnam, Tang Çin İmparatorluğu'nun bir eyaleti olmuştu ve buranın Budist kurumları ile Çin mezhepleri arasında sıkı bağlar vardı. Yaklaşık olarak batığın zamanında Vietnam Çin'e karşı başarılı bir isyan gerçekleştirdi ve Budizmin kendi yerel tiplerini geliştirdi. Bkz. Keith Taylor, "The Rise of Dai Viet and the Establishment of Thang-Long," Hall ve Whitmore, *Explorations* içinde, 171-181.



Resim 12. Intan batağında bulunan mühürlü gümüş külçeler. Fotoğraf Michael Flecker.

dönemdi. Merkezi Java'daki 9. yüzyıldan Borobudur Budist anıtında bulunan birkaç panelde hamiler tam da bu tip asa sipariş ediyorlardı.[17]

Gemideki eserlerin bazıları da Hindistan'daki ritüel biçimleriyle ilgili görünmektedir: tunçtan aslan başı tepe süsü, tunç bir nilüfer tomurcuğu, törensel mızraklar, kaplar ve tepsiler. Bu eserlerin en çarpıcısı üstü kazınmış ve oyulmuş pirinç menteşe ve kapı bezemesi takımıdır. Tahta çürümüştür, ama pirinç tertibat bir ev için fazlasıyla büyüktür.[18] Kapılar muhtemelen Java'daki varlıklı bir dini alan için hazırlanmıştı. Çeşitli Hindu ve Budist mezhepler krallıkların himayesi ve yeni yandaşlar için rekabet halindeydi.

17 Flecker, "Archaeological Excavation," 36-41. Yakın tarihli araştırmalar Borobudur'un esas olarak bir Vajrayana anıtı olduğuna işaret etmektedir. Bkz. Jeffery Roger Sundberg, "The Wilderness Monks of Abyayagirivahara and the Origins of Sino-Javanese Esoteric Buddhism," *Bijdragen tot de Taal-, Land-, en Volkenkunde* 160, no. " (2004): 95-123.
18 Flecker, "Archaeological Excavation," 53-54.

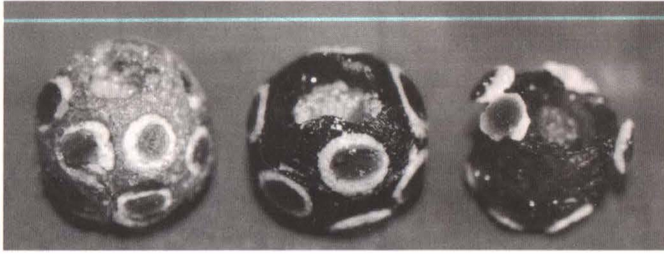
İntan batığı zamanında Budizm artık gerek deniz, gerekse karayolları boyunca yayılmıştı. Dinin kurumları ve öğretileri herhangi bir imparatorluğu ya da krallığı çoktan aşıyordu. Budist keşişler öğrenim için ve metinler peşinde uzak yerlere gidiyorlardı. Çin'deki keşişlerin kavramsal coğrafyası İpek Yolu'nu, Hindistan'ı ve Güneydoğu Asya krallıklarını kapsıyordu.

Gümüş, Demir ve Boncuklar

Deniz yatağında üstünde "Kılıç dairesi 52 lianglık yüksek ayar gümüş memur Chen Xun tarafından onaylanmıştır" yazısı kazınmış olan gümüş külçeler de bulunmuştur. Batık alanının merkezine yakın bir noktada yoğunlaşmış kalaydan farklı olarak gümüşün yerleştirilen sualtı ızgarasının birçok sektöründe bulunması, bunun tek bir stok olmadığı fikrini vermektedir; belki de teknede birkaç tacirin az sayıda külçesi bulunuyordu.[19] Gümüş külçelerdeki resmi Çin mührünün ne önemi olduğu akla gelmektedir. Yerel tacirler metni okuyabiliyorlar mıydı? Buna aldırıyorlar mıydı? Her iki sorunun yanıtının da olumlu olması muhtemeldir.

İslam dünyasının dirhem sikkesi ikinci bir gümüş biçimi olarak Güneydoğu Asya'ya yaklaşık iki yüzyıl önce Arap tacirler aracılığıyla girmişti; İntan batığı zamanına gelindiğinde Müslüman tacirler deniz hatları üstündeki limanlarda küçük kalıcı topluluklar oluşturmuş, camiler inşa etmişlerdi. Giderek cemaatlere hizmet etmek üzere Müslüman din adamları ve kadılar bu limanlara geldi. Yerel tacirlerin Arapça bilmedikleri kesin olsa da, göründüğü kadarıyla dirhem bir para birimi olarak anlaşılıyor ve kabul ediliyordu. Yerel tacirlerin beceri ve bilgi düzeylerini takdir etmemiz gerekir. Tacirlerin kavramsal coğrafyası –yakın ve uzak yerler hakkındaki beklentileri– Çin'den Ortadoğu'ya kadar uzanan bir değerli metaller dünyasını kapsıyordu.

19 Age, 83. Java ve Bali'de gümüş sikke kullanımı için bkz. Jan W. Christie, "Asian Sea Trade between the Tenth and Thirteenth Centuries and Its Impact on the States of Java and Bali," *Archaeology of Seafaring: The Indian Ocean in the Ancient Period*, ed. Himansahu P. Ray (Delhi: Pragati Publications, 1999) içinde, 237-238. Doğu Java'dan kabaca batıkla çağdaş olan yaygın yazıtlarda ciddi miktarlarda hem gümüş, hem de altın görülmektedir. Bkz. Antoinette M. Barrett Jones, "Early Tenth-Century Java from the Inscriptions," *Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-, en Volkenkunde* 107 (Dordrecht: Foris Publications, 1984) içinde, 32-34.



Resim 13. İntan batığında bulunan, İran'da imal edilmiş "nazar" boncukları. Fotoğraf Michael Flecker.

Teknedeki demirler de –külçe halinde veya yemek tencereleri, mızrak başları olarak– Çin kökenliydi. O tarihte Çin'de, Güneydoğu Asya'nın demir üreten bölgelerindeki yerel imalattan çok üstün olan, iki aşamalı bir eritme süreci mevcuttu. Arkeologlar Güneydoğu Asya'daki sömürge dönemi öncesinden gemi batıklarında ve karadaki birçok kazı alanında Çin yapımı, demir döküm tencereler bulmuşlardır.[20] Örneğin Java'da demir üretilmiyordu. İntan batığından yüzlerce yıl sonra da Java, adada bir miktar demir madeni yatağı olmasına karşın, ihtiyacı olan şeyleri ithal etmekle yetiniyordu.[21] (İntan gemisinde hiçbir demir teçhizat kullanılmaması belki de şaşırtıcı değildir.)

Dalgıçlar benzer büyüklük ve tarzda, 245'ten fazla boncuk çıkardılar. Camın kimyasal bileşimi ve renkler bunların Çin ya da Hindistan değil, o dönemin cam üreten tek diğer bölgesi olan İran'dan kaynaklandıklarına işaret etmektedir.[22] Roma'nın çöküşünden sonra cam yapımı Avrupa'da tümüyle kaybolmuştu ve ancak İntan batığından iki yüzyılı aşkın bir süre sonra yeniden ortaya çıkacaktı. İntan boncukları "nazar" boncukları oldukları için özellikle ilginçtirler. Bunun imalat yöntemi erimiş camı küçük bir küre haline getirmekti. Küre hâlâ yumuşakken, cam işçisi başka renkte bir camdan yüzeye birkaç küçük damla akıtarak, noktalar oluştururdu. Her noktanın ortasına daha başka bir renkten ufacık bir damla iterek boncuğu

20 Batığın zamanında, siyasi ve ekonomik merkez güney Çin'di. Kuzey genelde savaşlar ve rakip savaş beylerince tahrip edilmişti. Birlik, 10. yüzyılın son on yıllarında Song hanedanı ile sağlandı. Çin demir döküm işleminin gelişimi için bkz. Bronson, "Patterns," 71.

21 Bronson, "Patterns," 89-90.

22 Flecker, "Archaeological Excavation," 78-79.

tamamlardı. Batıkta bulunan boncukların temel rengi yeşil ve mavi ya da, az sayıdaki durumda, kahverengiydi. Noktalar beyazdı, mavi merkezleri vardı. Bu tür "nazar" boncukları batığın döneminden Tayland'daki bazı arkeolojik alanlarda da bulunmuştur.[23] Boncuklar, Malay Yarımadası'nın kalayla ilişkilendirilen bölgesi Kedah yakınlarındaki arkeolojik alanlarda özellikle yaygındır. Çok seyahat etmiş bu nazar boncuklarının kalaydan ve kalay ticaretinden elde edilen kârlarla satın alınan nesnelerden biri olduğu ve tüm Avrupa ve Asya'da olağanüstü yaygın biçimde varlığına inanılan "kem göz"e karşı korunmak için kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Boncuk ticareti de, kalay ticareti gibi oldukça karmaşıktı ve batık dönemine gelindiğinde uzun zamandır sürüyordu. Boncuklar Güneydoğu Asya arkeolojik kazılarında bulunan en erken yabancı kalemlerden biridir. Milattan önceye tarihlenen alanlarda Hindistan'dan gelmiş, özgün, akik taşından boncuklar çıkarılmıştır.[24] Batıktan önceki binyıl boyunca bu tür boncuklar başkent kazılarının çoğunda ve birçok daha sıradan alanda ortaya çıkmaktadır. Güneydoğu Asya'daki merkezlerde 10. yüzyıla gelindiğinde cam boncuklar, hatta nazar boncukları yapıldığına ilişkin sağlam arkeolojik kanıtlar vardır. Ama bu imalat merkezleri yalnızca ithal camı eritip boncuk yapabiliyorlardı; kendileri cam yapamıyorlardı. Batıktaki kanıtlar bu görüşü desteklemektedir. Dalgıçlar boncukların yakınlarında, sadece birkaçı sağlam kalmış çok sayıda cam eşya parçası buldular. Arkeolojik ekip kapları monte etmeye çalışınca, bu camların büyük kısmının Güneydoğu Asya'nın boncuk atölyelerine hammadde olmak üzere kırık parçalar halinde nakledildiği anlaşıldı.

Kemikler ve İnsanlar

İntan batığında çalışan dalgıçlar kırk dört insan kemiği buldular. Küçük bir gemi battığında, mürettebat ve yolcular genellikle kaçmaya çalı-

23 Alastair Lamb, "Takupa: The Probable Site of a Pre-Malaccan Entrepot in the Malay Peninsula," *Malayan and Indonesian Studies*, ed. John Bastin ve Roelof Roolvink (Oxford: Oxford University Press, 1964) içinde, 81-82. Ayrıca bkz. Peter Francis Jr., *Beads and the Bead Trade in Southeas Asia: A Preliminary Report on Research into the Bead Trade of Southeast Asia as a Segment of the Indian Ocean Bead Trade* (Lake Placid, NY: Center for Bead Research, 1989). Ayrıca bkz. Peter Francis Jr., *Asia's Maritime Bead Trade from ca. 300 BC to the Present* (Honolulu: University of Hawai'i Press, 2002).
24 Himanshu P. Ray, *The Winds of Change: Buddhism and the Maritime Links of Early South Asia* (Delhi: Oxford University Press, 1994), 92-93, 118-119.

şır; kaçamayanların cesetleri çoğu zaman akıntılarla batık alanından uzağa sürüklenir. Bu talihsiz kişiler neden batan gemiden kurtulmaya çalışmamışlardı? Belki palavra altında uyuya kalmışlardı; ama bu kişilerin aşağıda hapsedilmiş köleler olmaları da aynı derecede olasıdır. Kölelik birçok biçimde ve birçok amaç için yaygın bir durumdu. Güneydoğu Asya'da –evlerde, işyerlerinde, ordularda ve saraylarda– kölelik, sahip ile kadın veya erkek köle arasında olağanüstü çeşitlilikte yasal ve uygulamalı ilişkiyi kapsıyordu. Hacılar, tacirler ve elçiler gibi, Asya dünyasının her yerinde büyük sayılarda köle de hareket halindeydi.

Teknedeki diğer kişilere ilişkin ancak ipuçları düzeyinde belirtiler vardır. Dalgıçların bulduğu çok sayıdaki, çok kullanılmış bileme taşları muhtemelen boş zamanlarında kılıçlarını ve bıçaklarını ya da aletlerini bileyen denizcilere aitti. Hindistan'ın her iki sahilinde olduğu gibi, Güneydoğu Asya'da da bir denizci ile bir korsan arasında fazla fark yoktu. Hepsi silahlıydı ve başlıca fark yükün ya da geminin kime ait olduğuna bağlıydı. Korsanlık öylesine sürekli bir sorundu ki, bu batıkla çağdaş kimi Güneydoğu Asya yazıtlarında bile buna değinilir.[25] Mürettebattan kalan diğer izler çok kullanılmış tencereler, bir balık oltası ile üç havan ve tokmaktır.

Küçük madeni para istifleri ile birkaç terazi ve ağırlık takımı, İntan batığında tacirler bulunduğunun hemen hemen kesin kanıtıdır. İntan gemisinin varış yeri olduğu anlaşılan Java, ithal kalemlerin dağıtımına uygun bir yerdi. Adada büyük kentler olmamasına karşın, kasaba ve köylerde belli günlerde düzenli pazarlar kurulurdu. O dönemden yazıtlarda tacirlerin, ticaret kalemlerinin ve ödenen vergilerin türleri listelenir. Bazı profesyonel tacir grupları birden fazla çevrede ve birkaç kasabada faaliyet gösterirdi. (Tarımsal vergilerin nakit olarak ödenmesi, ithal kalemleri almaya yetecek kadar yerel para dolaşımı olduğuna işaret etmektedir.) Bu bölgesel tacirler adanın en iç kesimlerine Çin malı demir tencereler ve günlük kullanılan seramikler getiriyorlardı. Asya dünyasının diğer yerlerinde oldu-

25 Taylor, "Rise of Dai Viet," 169. İntan batığından beş yüzyılı aşkın bir süre önce bile korsanlık bir sorundu. MS 414'te Çinli Budist hacı Fa Hien Java yakınlarındaki bölgeyi şöyle anlatıyordu: "Denizlerde (bu civarda) çok sayıda korsan vardır, onlarla karşılaşmak hızlı bir ölüm demektir": Fa-Hien, *A Record of Buddhistic Kingdoms: Being an Account by the Chinese Monk of His Travels in India and Ceylon (A.D. 399-414) in Search of the Buddhist Books of Discipline*, çev. James Legge (New York: Paragon Reprint Corp., 1965) içinde, 112.

ğu gibi, yerel girişimciler ithal mallarının ucuz kopyalarını üretiyorlardı. Yerel Java çanak çömleği Çin tarzlarını yakından takip ediyordu.[26] Bir kez daha modanın çekiciliğini ve Çin seramikleri gibi egzotik şeylerin cazibesini hafife almamalıyız. Bu çekicilik yerel çömlekçilerin Çin seramiklerinin kopyalarını yapmalarına ve tacirlerin bunları adanın her yerine götürmesine yetecek kadar güçlüydü. Saraylardan uzaktaki küçük kasaba ve köylerde bile insanlar Çin seramiklerine ve bunların kopyalarına istek duyuyorlardı.

Peki, ya ödemeler dengesi? Geminin batmadığını varsayalım: bu durumda seramikler, ipek, kalay, pamuk ve diğer kalemlerin bedelini ödemek için antrepoya ve belki sonra da diğer limanlara ne geri götürecekti? O dönemden Çin devlet belgeleri Güneydoğu Asya'nın çok çeşitli kokulu reçine ve odunlarına neredeyse doymak bilmeyen bir talepten söz ederler. Devlet yetkilileri Çin gümüşünün bu orman ürünlerine akmasından öylesine kaygılanmışlardı ki, Güneydoğu Asya'ya satmak üzere seramik üretilmesini önermişlerdi. Batıkta yüksek miktarlarda basit seramikler bulunması bu politikanın uygulanmakla kalmayıp, başarılı da olduğuna işaret etmektedir.[27]

Aromatik maddeler tüm Asya dünyasında temel metalardı. Bu tip reçine ve odunlar Çin'de ve Hindistan'da evlerde, saraylarda, tapınaklarda ve mezarlıklardaki dini ve evsel törenler için gerekli tütsünün temelini oluşturuyordu. Güneydoğu Asya'dan kokulu maddeler, o dönemin ilaçları kadar parfümlerin ve beden yağlarının da önemli bileşenleriydi. Bunlar Ortadoğu kadar uzak yerlere giden yüksek değerli ticari metalardı ve Avrupa kiliselerinin buhurdanlıklarını dolduruyorlardı. Batık alanında bu önemli ticaretin tek işareti, Budistlerin manastır ve ev ritüellerinde yaygın olarak kullandıkları bir Güneydoğu Asya ağaç reçinesi olan benzoinden yirmi dört küçük parçaydı.[28] Belki başka kokulu maddeler de vardı, ama okyanus akıntılarının bu hafif nesneleri sürükleyip götürmüş olması muhtemeldir.[29]

26 Jan W. Christie, "Trade and Settlement in Early Java: Integrating the Epigraphic and Archaeological Data, Glover, Suchitta ve Villiers, *Early Metallurgy* içinde, 181-195.

27 Flecker, "Archaeological Excavation," 101-103. Erken dönem Arap tacirleri tütsünün Çin'de önemli bir ticaret kalemi olduğunu biliyorlardı. Bkz. Ahmad, *Arab Classical Accounts*, 46.

28 Flecker, "Archaeological Excavation," 96.

29 İntan batığından en uzağa giden eserler, hepsi kırılmış olan küçük bir grup seramikti. Turkuaz mavisi sır ve kazılı desenlerin İslami olduğu kesindi ve bunlar ancak Ortadoğu'dan, muhtemelen Bağdat'tan gelmiş olabilirlerdi.

Buradan ulaşılan önemli sonuç, İntan batığının lüks ve sıradan, dini ve seküler olmak üzere çok çeşitli mal taşıdığıdır. Çin'in Güneydoğu Asya kokulu maddelerine talebi iç kesimlerdeki ormanlara uzanıyor, kibar saraylardan ve kentsel merkezlerden çok uzak insanları etkiliyordu. Bu iç pazarlarda Çin seramiklerinin ve yerel olarak imal edilmiş kopyaların çekiciliğini dikkate almamız gerekir. Bu seramiklerin çekiciliği iç kesimlerde bile, daha geniş bir dünya bilincini de içeren kavramsal bir coğrafyanın ipuçlarını vermektedir. Bu limanlar Müslüman tacirleri kolayca özümsüyorlardı.

İntan batığının dünyaları imparatorlukların ya da dinlerin sınır çizgilerini izlemiyordu. Budist ve Hindu Güneydoğu Asya'dan tütsü kolayca Müslüman Ortadoğu'ya ve Konfiçyüsçü Çin'e gidebiliyordu. Ticari mallar dini uygulamaların ayrılmaz bir parçasıydı. Teknedeki yüksek değerli kapılar, o dönemde Güneydoğu Asya Adaları'ndaki Budist manastır tarikatlarının zenginliğine, gücüne ve enerjisine işaret etmektedir. Vajrayana Budist ritüel eşyalar da gelişmekte olan yeni bir mezhebe. İslam yeniydi ve aynı yollar boyunca gelişiyordu. Bu batık MS 1000 dolayında Güneydoğu Asya dünyasının karmaşıklığını, ticaretini ve bağlantılarını açığa çıkarmıştır.

Altıncı Bölüm

MAİMONİDES BATIĞI

Basra Körfezinin girişindeki Hürmüz liman kẹntinde 10. yüzyılda Büzürg b. Şehriyâr er-Râmhürmüzî adlı bir adam yaşıyordu. Büzürg belki bir gemi reisiydi, ama limanına gelen denizcilerin öykülerini dikkatle dinleyen biri olması daha muhtemeldir. İstanbul'daki bir kütüphanede Büzürg'ün 123 deniz öyküsünden oluşan *Kitâbü Acâibi'l-Hind* (Harikalar Diyarı Hind) adlı kitabının bilinen tek kopyası bulunur. Öykülerin birçoğu gemiyi rotasından uzağa atan fırtınalar ve ters rüzgârlarla ilgilidir; gemi çoğu kez fırtınayla ya da garip ve büyülü bir ülkenin kayalık sahilinde batar. Ancak öykülerin bazılarında hayali adalar değil, 10. yüzyılda Hint Okyanusu'nda deniz yolculuğunun dehşetinin sıradan anlatısı vardır. Şimdi bırakalım Büzürg b. Şehriyâr "bana bir tacirin anlattığı gibi" diyerek, bize bir öykü anlatsın:

> 306 yılında (M. 918) Saymur'a gitmek üzere bir gemiyle Sîrâf'tan denize açıldım. Beraberimizde biri, Abdullah bin Cüneyd'e ait ve biri de Saba'dan olmak üzere iki gemi vardı. Bunların üçü de büyük gemilerdi ve sahipleri meşhur kişilerdi. Üç gemide toplam 1200 kişi, tüccarlar, gemi sahipleri, denizciler ve diğer insanlar vardı. Akla hesaba sığmayacak kadar erzak ve yük vardı. On bir günlük bir yolculuktan sonra Sandan, Tana ve Saymur Dağları gözüktü. Daha önce hiç bu kadar hızlı yolculuk yapmadık, dediler. Sevindik ve bu şanslı seyahat dolayısıyla birbirimizi tebrik ettik. Tehlikeden uzak olduğumuza inanıyor, ertesi sabah karaya çıkacağımızı ümit ediyorduk.
>
> Ancak rüzgâr dağların olduğu yerden bize karşı esmeye başlayınca, yelkenlerimiz dağıldı. [Ardından] fırtına, gök gürültüsü ve yağmur başladı.
>
> – Yüklerimizi denize atalım, diye bağırdı gemi yetkilileri ve denizciler.
>
> Ama [gemi sahibi] Ahmed karşı çıktı ve şöyle dedi:

– Hiçbir şey atmayacağız. Ümidimi kaybetmedim. Batacağımızı düşünmüyorum.

Adamlar geminin omurgasının olduğu bölüme indiler. Diğer iki gemi de bizimle aynı durumdaydı. Her biri diğerinin ne yapacağını, yükünü atıp atmayacağını bekliyordu. Sonunda, tüccarların sabrı taştı ve Ahmed'e şöyle dediler:

– Yükü denize at! Seni mesul tutmuyoruz. Batmak üzereyiz.

– Hiçbir şey yapmayacağım, dedi.

Altı gün boyunca durum daha da kötüye gitti. Altıncı gün, geminin batmak üzere olduğunu gören Ahmed, yükün denize atılması emrini verdi.

Gemiden hiçbir şey atamıyorlardı, çünkü yağmur yükü ağırlaştırmıştı. Yüklendiğinde 500 menn olan balyalar şimdi 1500 menn idi. Belli bir süre geçti. Filikayı denize indirdiler ve otuç üç kişi gemiyi terk etti. Ahmed'e de binmesini söylediler ama, o şöyle dedi:

– Gemimi terk etmeyeceğim! Gemi, filikalardan daha güvenli. Batarsa ben de gemiyle birlikte batarım. Sahip olduğum hiçbir şeyi kaybetmeden eve dönebilirsem ne iyi olur!

Tüccar bana şöyle dedi:

– Tehlike yaklaşıyordu, filikayı denize indirdik, otuz üç kadar adam içine girdi. Ahmed'e de gelmesi için yalvarıldı, ama o şu yanıtı verdi: "Ben gemiyi terk etmeyeceğim. Geminin şansı filikaya göre daha yüksek. Eğer gemi batarsa, ben de onunla batacağım."

[Filikadakiler beş gün yiyecek ve su olmadan hayatta kaldılar ve tacirlerden birinin oğlunu yemeyi düşündüler.]

Şans eseri o anda, ufukta karar görür gibi olduk ve daha sonra görüntü netleşti. Filika kıyıya yaklaştı ve ters dönüp suyun içinde kaldı. Kalkıp filikayı düzeltecek gücümüz yoktu.

[Yöreden iki adam geldi, adamları tekneden çıkardı ve onları yakındaki bir köye götürdü; burada onlara su, yiyecek ve giyecek verdiler.]

Üç gemideki yolculardan, filikadakiler hariç kurtulan olmadı.[1]

1 Buzurg ibn Shahriyar, *The Book of the Marvels of India*, çev. L. Marcel Devic (Londra: George Rout-

Büzürg'ün gemi batığı öyküsünde kimlerin kurtulduğu, kimlerin öldüğü bellidir, ama yazar batığın denizcilerin ya da tacirlerin aileleri üstündeki etkisi hakkında hiçbir şey yazmaz. Neyse ki, bundan iki yüzyıl sonra Hint Okyanusu'ndan kimi ayrıntılı belgeler, bir tacirin denizde ölümünün yıkıcı duygusal ve ekonomik etkileri hakkında fikir vermektedir.

1167 ilkbaharında, henüz daha ünlenmemiş felsefeci Moses Maimonides'in [Musa ibn Meymun] küçük kardeşi David [Davud] Maimonides, aile servetini artırmak için Kahire'den Nil'in yukarısına doğru yola çıktı. Daha önceki yirmi yıl Maimonides ailesi için çalkantılı ve güç geçmişti. Kuzey Afrika'dan fanatik bir Müslüman grubu olan Muvahhidler ailenin yaşadığı Cordoba kentini (İspanya'da) 1148'de ele geçirmiş ve Yahudilerin ya din değiştirmesini ya da burayı terk etmesini talep etmişti. Maimonides ailesi on yıl sınır dışı edilmeyi ertelemeyi başarmış, ama sonunda 1159'da göç etmişti. Aile Fez'de (Fas) Yahudilere getirilen kısıtlamaları fazla ağır, Filistin'de ekonomiyi fazla durgun bulmuş, ama Kahire'de görece özgürlük ve refaha ulaşmıştı. Baba ailenin Kahire'ye gelmesinden kısa süre sonra ölmüştü, ama David mücevher ticareti yaparak bekâr kız kardeşiyle Museviliğin dini ve felsefi metinlerini inceleyen erkek kardeşi Moses'ı destekliyordu.

David kârını artırmak için mücevherlerin kaynağına daha yakınlaşması gerektiğine karar vermişti. Düzenli teknelerden biriyle Nil'den yukarı çıkarak Qus'a (Kahire'den yaklaşık 320 kilometre yukarıda) geldikten sonra doğuya, Kızıldeniz'e doğru giden bir kervana katıldı; çorak yerlerde ve dağlarda iki haftalık zorlu bir yolculuk yaptı.[2] Hemen arkasındaki bir kervana haydutlar saldırdı ve arkadaşlarından biri soyuldu.[3] David ise sağ salim Kızıldeniz'in önemli limanlarından Aydhab'a ulaştı, ama üzülerek burada satılık mücevher olmadığını keşfetti. Ağabeyinin mektuplarındaki şiddetli itirazlara rağmen, David gemiyle aradığı mücevherlerin kaynağı olan Hindistan'a devam etmeye karar verdi.

ledge & Sons, 1928), 141-144. [Türkçe alıntının kaynağı: Büzürg Bin Şehriyâr, *Hârikalar Diyarı Hind*, Tercüme Can Ceylan, (İstanbul: İnkilap Basım Yayım, 2009), 129-131].

2 Bundan yaklaşık iki yüzyıl sonra İbn Battuta Nil'den Kızıldeniz'e aynı geçişi yapmış, burasını "hiç yerleşim bulunmayan, ama oldukça güvenli" bir yer olarak nitelendirmişti. Bkz. *The Travels of Ibn Battuta*, A.D. 1325-1354, çev. H.A.R. Gibb (Yeni Delhi: Munshiram Manoharlal Publishers, yeniden basım, 1993), 1:68.

3 Aydhab yaklaşık üç yüzyıl boyunca bir liman olarak varlık gösterdi. 15. yüzyılda savaş sırasında yıkıldı ve bir daha yeniden inşa edilmedi. Aydhab bugün bir arkeolojik araştırma alanıdır.

Araştırmacılar, çok bozulmasına rağmen David'in son mektubunu çözmeyi ve çevirmeyi başarmışlardır. Genç Maimonides, Moses'a aileyi rahatlatması için yalvarıyordu: "Ve lütfen küçüğün ve kız kardeşinin yüreğini yatıştır; onları korkutma, umutsuzluğa düşmelerine izin verme, çünkü olan bir şey için Tanrı'ya çağrıda bulunmak boşuna bir duadır... Her durumda, olan olmuştur ve bu mektubun sana benim, inşallah, yolun büyük kısmını aştığım bir zamanda erişeceğine eminim."[4]

David gemide, mektubunda sözünü ettiği en az dört genç Yahudi tacirle birlikteydi. Hint Okyanusu'nda, Aden ile Hindistan arasında bir yerde, David'in gemisi battı, hayatta kalan olmadı. Onunla birlikte ailenin fiilen tüm varlığı yok oldu ve büyük kardeşi küçük bir çocuk ve bir dulla yalnız bıraktı. Batığın tam yeri bugüne dek bilinmemektedir. Moses perişan olmuştu. Çektiği acı sekiz yıl sonra yazılan bir mektupta hâlâ görülebilmektedir.

> O korkunç haberi aldığım gün hastalandım, ağrılı bir çıban, yüksek ateş ve depresyonla bir yıl yattım, neredeyse hayatımdan ümidi kesmişlerdi. Aradan yaklaşık sekiz yıl geçti, ama hâlâ matemdeyim ve teselli kabul edemiyorum. Kendimi nasıl teselli edeyim. O kucağımda büyüdü, benim kardeşimdi, öğrencimdi; o pazarlarda ticaret yaparken, ben de güvenle evde otururdum. Talmud'u ve İncil'i hatmetmişti, (İbranice) grameri çok iyi bilirdi; ona bakmak hayatımın neşesiydi. Şimdi hiç neşe kalmadı. O öldü ve beni yabancı bir ülkede zihnen dengesiz bıraktı. Onun elyazısını ya da mektuplarından birini her gördüğümde, kalbim altüst oluyor, acım yeniden uyanıyor.[5]

David Maimonides'in umutlarının ve ağabeyinin teselli bulmaz acısının tüm ayrıntılarını sekiz buçuk yüzyıl sonra bilebilmemizin nedeni o dönemde Yahudilerin, içinde herhangi bir biçimde "Tanrı" geçen bir mektup ve belgenin yok edilemeyeceğine inanmalarıydı. Böyle bir belge gömülemez, yakılamaz, yırtılamazdı.[6] Buna bir çözüm hiç kapısı ya da

4 Cambridge University Library Or. 1081 J1. Bu çeviri S.D. Goitein, *Letters of Medieval Jewish Traders*'dan alınmıştır (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1973), 209-210.
5 Goitein, *Letters*, 207.
6 Bazı Yahudi gruplar bugün de bu inancı korumaktadırlar.

penceresi olmayan, yalnızca bir merdivenle duvardaki bir deliğe ulaşılan, geniza denilen bir yapıydı. İçinde Tanrı sözcüğünün bir biçiminin geçtiği, gereksiz belgelerden kurtulmak isteyen cemaat mensupları bunları o deliğe atarlardı. Maimonides ailesinin ait olduğu cemaatin üyeleri yüzlerce yıl boyunca genizalarını on binlerce belgeyle doldurdular. Belgeler Mısır'ın kuru iklimi nedeniyle bozulmadan kalabildi.[7]

Bir Dikişli Gemiler Dünyası

1167 Mayıs'ında genç tacirleri ölümlerine taşıyan ne tür bir gemiydi? Döneme ait metinler Hint Okyanusu yük gemilerinin üç belirgin özelliğini anlatmaktadır. Birincisi, gemi Avrupa gemileri gibi çivili değildi, hindistancevizi kabuğu ipiyle dikilmişlerdi. Bu dünyanın sınırları Güneydoğu Asya'nın en doğusundaki Filipinler'den, Hindistan çevresinde on bir kilometreyi aşarak, Afrika'nın doğu sahiline uzanıyordu. İkincisi, tüm gemi boyunca üçgen (latin) bir ana yelken takılıydı.[8] Bu tür gemilerin ters bir rüzgârda ilerleyebilmesinin tek yolu aslında, sık dönüşler sırasında geri geri seyretmekti. Bu nedenle Hint Okyanusu'nun dikili gemilerinin üçüncü belirgin özelliği, gerektiğinde geminin hem öne, hem de arkaya seyretmesine olanak verecek, giderek incelen bir baş ve kıçtı.

David'in yolculuğu döneminden literatürde büyüklüğe yalnızca tek bir referans vardır: yaklaşık 23 metre; ancak bilim insanları bunun büyük mü, küçük mü, yoksa ortalama bir tekne mi olduğunu bilmemektedirler.[9] Daha sonraki yüzyıllarda Avrupalı gözlemciler hiçbir güverte kanıtı görememişlerdi; dolayısıyla David'in gemisi hemen hemen kesinlikle açıktı

7 Araştırmacılar 19. yüzyılın sonlarında bu kataloglanmamış ve el değmemiş hazinenin farkına vardılar. Birkaç kütüphane bu evraklardan –kiloyla– çok miktarda satın aldı; derleme şimdi Rusya, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri arasında bölünmüştür. Yakın tarihte binlerce belgenin taranması ve sözcük sıklığının bilgisayarla analizi en sonunda aile koleksiyonlarının yeniden derlenmesine olanak sağlamıştır. Bilim insanları son on yılda bu malzemeleri Yahudi aile hukuku, denizcilik hukuku, Yahudi tacirlerin iktisadi yapıları ve tek tek kentlerin ticari uygulamaları gibi birçok tarihi konunun tahlilinde kullanmışlardır. Örneğin bkz. Jessica L. Goldberg, *Trade and Institutions in the Medieval Mediterranean: The Geniza Merchants and Their Business World* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012).

8 George F. Hourani, *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Medieval Times*, John Carswell tarafından revize edilmiş ve genişletilmiş (Princeton, NJ: Princeton University Press [1951], revize baskı 1995), 88, 101-102. Ayrıca bkz. G.R. Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese* (Londra: Royal Asiatic Society, 1971).

9 Hourani, *Arab Seafaring*, 890.

ve yandan dümenle yönetiliyordu. Kıçtan dümene ilişkin en erken kanıta bir yüzyıl sonra, 1200'lerin ortasında rastlanmaktadır; kıçtan dümenin Avrupa'da ortaya çıkmasının da aynı tarihte olması belki tesadüftür, belki de değildir.

Hint Okyanusu'nun latin yelkenli gemileri (bunlara çok daha sonra "dhow" [Arap teknesi] adı verilecekti) esas olarak batı Hindistan, Arabistan ve Doğu Afrika sahillerine yakın seyrederlerdi. Kaygı verecek bir düzenlilikte batarlardı –ama çoğu kez sığ sahil sularında. David Maimonides son mektubunda onun ve ağabeyinin tanıdığı iki tacirden söz etmişti. Bunlardan biri "Dahlak'ta kalmıştı, çünkü bindiği gemi batmıştı, ama o kurtulmuş ve eşyalarından hiçbir şey kaybolmamış"tı. Diğeri batan bir gemideydi ve "onlara yalnızca dinarları [altın sikkeleri] kalmış"tı. David belki de bu haberlerin ağabeyini yüreklendireceğini, gemisi batsa bile kendisinin büyük olasılıkla hayatta kalacağını düşüneceğini ummuştu.

Rüzgârlar ve Musonlar

Denizlerin acemisi olan David Maimonides ve genç arkadaşları muhtemelen yılın yanlış zamanında Hindistan'a yolculuğun tehlikelerini anlamamışlardı. Muson rüzgârları Hint Okyanusu seyrüsefer hattına son derece sabit bir yıllık örüntü sağlıyordu. Kasımdan Şubat sonuna kadar rüzgâr orta Avrupa ile Orta Asya'yı birbirine bağlayan stepleri merkez alan yoğun bir yüksek basınç sisteminden Asya'nın bir yanından ötekine doğru esiyordu. Dolayısıyla Hint Okyanusu'nda egemen rüzgârlar güneye ve batıya doğru esiyordu. Bu düzenli ve öngörülebilir rüzgârlar gemilere Arap Yarımadası limanlarından hem Afrika'nın doğu sahiline, hem de Hindistan'ın batı sahiline kolayca ulaşmasını sağlıyordu. Haziran başlarından eylüle kadar, merkezi Himalaya bölgesi olan yoğun bir alçak basınç sistemi Hint Okyanusu'nda düzenli kuzey ve doğu akımları yaratıyor, böylece kasım-şubat örüntüsünü tersine çeviriyordu.[10] Bu nedenle Afrika ve

10 Muson örüntüsü Bengal Körfezi, Çin Denizi ve Büyük Okyanus'un batısı da dahil Asya sahillerinin ve adalarının büyük kesiminde rüzgârların öngörülebilir olmasını sağlıyordu. Tacirler David'in yolculuğundan yüzyıllar önce bu rüzgârlardan büyük liman kentleri arasında seyahat için yararlanıyorlardı. Yunanlı bir kaptan Hint Okyanusu'ndaki örüntüyü daha birinci yüzyılda tanımlamıştı. Bkz. *The Periplus of the Erythrean Sea* (Londra: A. Strahan tarafından T. Cadell Jun. ve W. Davies için basılmıştır, 1800-1805). Ayrıca bkz. Himansahu P. Ray, *Archaeology of Seafaring: The Indian Ocean in the Ancient Period*



Resim14. David Maimonides'in batan gemisinden yüzyıllar sonra imal edilmiş ama muhtemelen ona benzeyen bir Arap dhow'u (1875). Fotoğraf: Wikipedia Commons

Hindistan'dan Ortadoğu'ya mal taşıma için ideal dönem haziran ile eylül arasıydı. Bilgili kaptanlar bu egemen rüzgârları iki biçimde kullanırlardı. Bir grup teknelerini haziranda Hint limanlarından yükler, Aden, Moka ya da Kiş gibi bir Arap limanına yelken açar, yüklerini satar ve kasımda rüzgârlar tersine döndüğünde Hindistan'a geri gelirdi. Diğer bir grup kaptan, aynı rüzgâr örüntüsünden yararlanarak, Afrika'dan mal yükler ve Arap limanlarına yelken açar, kasımda Afrika'ya Hint malları yüklü olarak dönerdi. Arap limanlarındaki tacirler Afrika ve Hint mallarını depolar, satın alır ve satarlardı.

Mart ile mayıs arasında Hint Okyanusu'ndaki rüzgârlar herhangi bir yere güvenli yolculuk için fazla hafif ve değişkendi. Ne yazık ki David ve arkadaşları tam da bu zamanda Hindistan'a doğru yola çıkmışlardı.

(Delhi: Pragati Publications, 1999). Modern Hindistan'da muson için bkz. P.K. Das, *The Monsoons* (New Delhi: National Book Trust, 1968).

David Maimonides Hindistan'da mücevher arıyordu, ama gemideki genç arkadaşlarının büyük çaplı ve kârlı olan Malabar baharat ticaretine atılmaları çok daha olasıydı. Hint baharatı Asya, Mısır ve Kuzey Afrika'nın geniş bir kesimi ile –çok daha küçük miktarlarda– Avrupa'da düzenli kullanılıyordu.[11] Örneğin, Müslüman İspanya'dan 13. yüzyıldan kalma bir köfte (*isfiriyâ*) tarifinde birkaç Hint baharatı kullanılır: "Biraz kırmızı et alın ve daha önceki gibi dövün. Bunu biraz suya koyun ve içine etin alabileceği kadar yumurtada eritilmiş ekşi maya, tuz, karabiber, safran, kimyon ve kişniş tohumu ekleyin ve hepsini yoğurun. Sonra ateşin üstüne içinde taze yağ olan bir tava koyun ve yağ kaynadığında bir kaşık isfiriya alıp, bunu kızartma tavasına, ince köfteler oluşturacak biçimde dikkatle dökün. Sonra buna bir sos yapın."[12] Tarifte, Malabar'dan gelen kişniş, karabiber ve kimyon kullanımına dikkat edin. Bu ticaretin çekirdeğini, gerek lezzetlendirici, gerekse ilaç olarak karabiber oluştururdu. Arap ve Hintli tacirler bunu Roma İmparatorluğu'nun parlak döneminde Roma'ya sevk ederlerdi. Örneğin MS 408'de Vizigot Kralı I. Alaric Roma'dan istediği fidyenin bir parçası olarak 1361 kilo karabiber talep etmiş ve bunu almıştı.[13]

Bugün biz baharatı yiyecekler için hoş bir lezzetlendirici olarak düşünürüz, ama David Maimonides'in zamanında bunlar ilaç olarak aynı derecede önemliydi ve Asya, Kuzey Afrika ve Avrupa'yı kapsayan geniş bir dünyanın ilaç kodeksinin önemli bir parçasını oluştururlardı. İbni Sina (980-1037) ünlü *El-Kanun fi't-Tıb* (Tıbbın Kanunu) adlı kitabında ilaçları

11 Avrupa'da tropik baharatların kullanımı ve bunların büyüsüne ilişkin dar görüşlü, ama ilginç bir bakış için bkz. Paul Freedman, *Out of the East: Tropical Spices and the Medieval Imagination* (New Haven, CT: Yale University Press, 2008).

12 Maxime Rodinson, A.J. Arberry ve Charles Perry, *Medieval Arab Cookery* (Devon, UK: Prospect Books, 2001). Ayrıca bkz. David Waines, *In a Caliph's Kitchen* (Londra: Riad El-Rayyes Books, 1989). Son on yılda ortaçağ Avrupa yemek tarifleri düzenli olarak yayınlanmaktadır; bunlar arasında yalnızca İngiliz kökenlilerin sayısı iki bini aşmıştır. Karabiber dışında zencefil, kakule, küçük hindistancevizi, karanfil, tarçın ve kübabe gibi tropik baharatın 14. yüzyıldan önce İngiltere'de ender görüldüğü anlaşılmaktadır. Bkz. Constance B. Hieatt, "Making Sense of Medieval Culinary Records: Much Done, but Much to Do," *Food and Eating in Medieval Europe*, ed. Martha Carlin ve Joel T. Rosenthal (Londra: Hambleton Press, 1998) içinde, 101-116. Ayrıca bkz. *The Forme of Cury, a Roll of Ancient English Cookery, Compiled, about A.D. 1390, by the Master-Cooks of King Richard II, Presented Afterwards to Queen Elizabeth by Edward Lord Stafford and Now in the Possession of Gustavus Brander, Esq.* Metin şu adreste online bulunabilir: www. gutenberg. Org.

13 Ray, *Archaeology of Seafaring*, 55.

arasında otuz altıdan fazla tropik bitki saymıştı. Örneğin bugün başlıca Hint körilerini tatlandırmak için kullanılan zerdeçalın güçlü anti bakteriyel özellikleri vardır; bunun bir yaraya uygulanması kangreni önler.[14]

Kahire Genizasında korunan, Yahudi tacirler arasında yazılmış binlerce mektup, tacirlerin yaşamları ve geçimleri için kâğıdın kritik önemine işaret etmektedir. Yahudi ve Müslüman tacirler, uzak mesafelerden zamanında bilgi alınmasına göre başarılı ya da başarısız oluyorlardı. Kâğıt teknolojisi Çin'den Ortadoğu'ya İpek Yolu'ndan, Abbasi Hanedanı ile muhtemelen MS 750 dolaylarında geçmişti. Halifeliğin desteğiyle Bağdat'ta bu süreç yerel koşullara uyum sağlamak için yeniden icat edilmişti. Çin kâğıdı Ortadoğu'da yetişmeyen tropik bitkileri gerektiriyordu. Kısa sürede keten ve pamuk liflerinden esnek ve düz bir kâğıt üretilebileceği keşfedildi. Bir yüzyıl içinde Bağdat'ta gelişen bir kâğıt piyasası ve çok sayıda kâğıt imalathanesi ortaya çıktı. Kâğıt hızla devlet kullanımından öteye geçerek, tacirler ve varlıklı kişiler tarafından kullanılmaya başlandı. Ortadoğu'dan günümüze kalmış en erken kâğıt belge, Bağdat'tan Mısır'a yazılmış resmi bir Yahudi mektubudur.[15]

Çok geçmeden Şam ve Fustat[16] gibi başkentler Bağdat ile rekabete girişerek, farklı boyut ve bileşimde kâğıtlar sunmaya başladılar. Bağdat'ın imparatorluk kütüphanesindeki yüzbinlerce cildi, bu metinlerin Ortadoğu, İran, Orta Asya ve İspanya'daki çok sayıda başkente dağılmasını ve Kahire Geniza arşivlerini oluşturan mektup ve hesap defterlerini mümkün kılan kâğıttı. 15. yüzyılda yaşayan tarihçi İbni Haldun'un *Mukaddime*'sinde yazdığı gibi: "Böylece kâğıt devlet belgeleri ve diplomalar için kullanıldı. Daha sonra insanlar kâğıt tabakalarını resmi ve bilimsel yazılarda kullandılar ve imalat oldukça yüksek bir mükemmellik düzeyine ulaştı."[17]

14 Asya, Kuzey Afrika ve İspanya'da krallar tropik baharatı kullanıyor, biriktiriyor ve sık sık bunları yetiştirmeye çalışıyorlardı. Bu bitkilerin ancak belirli tropik mikro iklimlerde yetişmesi nedeniyle bu girişimlerin çoğu başarısız kaldı.

15 Jonathan M. Bloom, *Paper before Print: The History and Impact of Paper on the Islamic World* (New Haven, CT: Yale University Press, 2001), 47-50.

16 Fustat (Arapçada "karargâh") 7. yüzyılda işgalci Müslüman ordusunca inşa edilen silahlı karargâhtı. Giderek gelişip büyük bir kente dönüştü ve 10. yüzyıldaki Fatımi Hanedanına kadar Mısır'ın başkenti oldu. Fustat MS 1168'de bir Haçlı ordusunun eline geçmemesi için yakıldı. Yalnızca ırmak boyundaki, birkaç Kıpti kilisesi ile Yahudi sinagoglarının bulunduğu bölge toparlanabildi. 13. yüzyıldan başlayarak eski Fustat'ın büyük bölümü kuzeyinde gelişen Kahire kenti için bir çöp atık alanı oldu.

17 Bloom, *Paper before Print*'ten naklen, 49.

Belki kâğıdın tutmadığı yerleri belirtmekte de yarar vardır. Gerek Hindistan, gerekse Avrupa kâğıdı gördü, muhtemelen bunun ne yapabileceğini anladı ama benimsemedi. Hindistan, 16. yüzyılda Portekizliler gelinceye kadar palmiye yaprağından elyazmalarına ve kayıtlara sadık kaldı. Bilim insanları okuryazarlığın Brahminlerle sınırlı olması nedeniyle, bunun palmiye yaprağından kitapları tercih eden, içsel bir tutucu tavır olduğu görüşünü öne sürmüşlerdir. Yanıt daha da basit olabilir. Eski Hint vergi ve gelir sistemlerinde kapsamlı kayıt tutulması gerekmiyordu. Kralın temsilcisi ile çiftçi tahılı hasat alanında bölüşürlerdi (buna *batai* denilirdi). Avrupa'nın kâğıdı reddi ise daha basittir ve iyi belgelendirilmiştir. Katolik Kilisesi mali nedenlerle kâğıdı yasaklamıştı. Kilisenin büyük sürüleri vardı ve koyunlarından belge ve kitap yazmak için ürettiği postlardan büyük gelir sağlıyordu.[18]

Ticari Ortaklıklar

Yahudi ticari uygulamalarına göre farklı konumlardaki tacirler kendi aralarında bire bir kişisel ortaklıklar kuruyorlardı. Çoğu kez bu ilişkiler genç bir tacirin ailesinin, yaşlı bir tacirle yaptığı çıraklık anlaşmasından doğal olarak gelişiyordu. Bu ağı ve süreci bir örnekle aydınlatabiliriz. 1120'lerde (o tarihte Arabistan'ın güney sahilinde, Kızıldeniz'in ağzı yakınlarında çok önemli bir liman olan) Aden'deki Yahudi tacirlerin başkanı yanına İbrahim bin Yiju adında 22 yaşında bir çırak aldı. İbrahim, bu Tunus kökenli kıdemli tacire babasının –kâğıda yazdığı– bir tavsiye mektubu getirmişti. İbrahim üç yıl kıdemli tacirin antreposunda çalıştı, hesap tuttu, mektup yazdı. Kıdemli tacir İbrahim'in küçük ortak olmaya hazır olduğuna karar verdiğinde, ona biraz sermaye verdi ve onu Hindistan sahilinin Malabar diye bilinen, baharat yetiştiren bölgelerine gönderdi. Her ikisi de birbirlerine piyasa koşulları, ticaret fırsatları, ortak dostların faaliyetleri ve ailelerine ilişkin bilgiler içeren düzenli mektuplar yazma niyetindeydi. Kıdemli ortak, genç ortağına ticari tavsiyelerde bulunmayı da hedefliyordu.

Ancak bu beklentiler ve güven, salt bir bilgi değiş tokuşundan çok daha derine gidiyordu. Tacirler uzak kentlerdeki ortaklarına mal sevk ederken, bunların nasıl bölüneceği, kimlere gönderileceği, nerede satılacağı,

18 Bkz. Age, 68.

uygun fiyatın ne olduğu, ne satın alınacağı, geri getirilecek bu malların nasıl ambalajlanacağı ve nereye gönderileceği konusunda talimatlar da veriyorlardı. Malabar'daki İbrahim'e Aden'deki ortaklarının birinden (1139 tarihli – David Maimonides'in Hindistan'a yola çıkmasından yalnızca otuz yıl önce) gönderilen bir mektubu, biraz ayrıntılı olarak ele alalım. İbrahim Aden'deki ortağa baharat göndermiş ve bunları piyasanın durumuna uygun bir fiyatla satma ve kazandığı parayı ona altın olarak gönderme talimatı vermişti.

> Sana benim hesabımdan beş menn [yaklaşık 4,5 kilo] kadar kaliteli ipek gönderdim... bunun Malabar'da iyi gittiği... bildiriliyordu. Bu nedenle altın yerine, biraz kâr sağlayabilecek ticari mal göndermenin daha iyi olacağını düşündüm. Dolayısıyla lütfen bunu benim için yüce Tanrı'nın belirlediği hangi fiyatsa, o fiyattan sat ve bana, karada ya da denizdeki herhangi bir tehlikenin sorumluluğunu almadan, herhangi bir gemiyle gönder. Eğer betel cevizi ya da kakule alma fırsatı çıkarsa, lütfen öyle yap, ama senin bir tavsiyeye ihtiyacın yok efendim, çünkü sen işinin ehlisin.[19]

Bu işlemlerin birkaç özelliği kayda değer. Birincisi, Aden'deki ortak İbrahim'in verdiği anlaşılan talimattaki gibi yalnızca altın değil, satın aldığı bir miktar ipeği göndermişti. Yazılı bir "sözleşme" yoktu ve her iki ortak da buldukları fırsatlardan yararlanmakta özgürdü.[20] İkincisi, Aden'deki ortak altın yerine ipek göndermesini, Aden'e Malabar hakkında ulaşan piyasa bilgilerine dayanarak gerekçelendiriyordu. Diğer geniza mektupları da Hindistan ile Aden arasında düzenli ve ayrıntılı bir bilgi akışı olduğunu doğruluyor. Üçüncü ve belki de en çarpıcı özellik, Aden'deki ortağın İbrahim adına yaptığı işten bir para talep etmemesiydi. Aynı şekilde İbrahim de ortağın ipeğini Malabar'da satma ya da Aden'e gönderilecek kârlı mallar bulma karşılığında bir ücret talep etmiyordu. İbrahim ve Aden'deki tacir gerçek ortaklardı. Biri ötekinin ücretli temsilcisi değildi.

19 Khalaf bin Isaac bin Bundar'dan İbrahin bin Yiju'ya mektup. Mektup tarihsizdir, ama içindeki kanıtlar bunu MS 1139'a tarihlemektedir. Çeviri Goitein, *Letters* içinde, 187-192.
20 Tacirler arasında bire bir ortaklıkların niteliği Goldberg, *Trade and Institutions* 2. Bölümde ikna edici biçimde tartışılmaktadır.

Ticaret ortakları, örnek mektubun son bölümünde sıralananlar gibi küçük hediyelerle karşılıklı güven oluşturuyorlardı. Adenli ortak İbrahim'e, bu mektupların mütevazı tarzıyla "hiçbir önemi ya da değeri olmayan şeyler" olarak tanımlanan kalemler göndermişti: bir şişe şeker ile üstünde İbrahim'in adı yazılı, Habeşistan'dan bir post. Aden gibi gelişmiş bir yerde olan ortak, ayrıca Hindistan'da bulunması güç ev eşyaları da göndermişti. Adenli ortak bu mektupta İbrahim'e evinde kullanımı için demir bir tava ve cam eşya, "altmış sekiz kadeh, on kâse ve beş fincan," ayrıca "sepetleri içinde beş yeşil şişe" gönderdiğini söylüyordu. Ortak sevilen yiyecekler bile göndermişti. İbrahim için temel bir gıda olan buğday, Hindistan'ın (bugün bile) bir hindistancevizi, balık ve pirinç ülkesi olan güneybatı sahilinde bulunmuyordu.

Ortaklıklar rizikoyu azaltmıyordu, çünkü her tacir kendisine (ya da ailesine) ait parayı riske atıyordu. Gene de Hindistan tacirleri ve onların Akdenizli meslektaşları riski azaltmak için birçok strateji ve taktik geliştirmişlerdi. En büyük tacirlerden bazıları bir geminin inşası ve donatılması için ortak yatırım yapmak üzere geçici ittifaklar oluşturuyorlardı. Yeni bir gemileri olduğunu ve buna istedikleri kaptanı seçebileceklerini biliyorlardı. Bütün tacirler uzak piyasalardaki bilinmeyen dalgalanmaları karşılamak için, değişik metalar alıp satarlardı. Tacirler her zaman mallarını birkaç pakete ayırır ve bunları değişik gemilerle sevk ederlerdi. Güvenilir gemi kaptanları hakkında bilgi alışverişinde bulunur, mallarını onların gemilerine yüklemeye çalışırlardı. Tacirler taşıma sırasında hırsızlığı azaltmak için sevkiyatları "konteyner" biçiminde yaparlardı. En büyük paketin standart ağırlığı 227 kilo kadardı. Değişik mallar –baharat, ilaç, kumaş, hatta mücevher– farklı torbalara konur, ağızları dikilir, mühürlenir ve etiketlenirdi. Torbalar sonra 227 kiloluk ağırlıklara erişilecek şekilde birleştirilir ve kalın kumaş bir torbaya konurdu. Üzerlerine de belirli bir tacire teslimine ilişkin talimatlar dikilirdi. 227 kiloluk paketin içindeki torbaların her birinde, alıcı tacirin bunu nereye göndereceğine ilişkin talimatlar olurdu. Tacirler malları sevk etmeden önce malın alıcısına, kendilerine ne geldiğini ayrıntılı olarak belirten bir mektup yazar, bunun birkaç kopyasını farklı gemilerle gönderirlerdi.[21]

21 Shlomo Goitein, *A Mediterranean Society: The Jewish Community of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza* (Berkeley: University of California Press, 1967), 203.

Buradaki önemli nokta şudur: eğer David Maimonides Hindistan'a ulaşabilseydi, her yıl tehlikeli bir okyanus yolculuğunu göze almaktansa, mücevherlerini satmak için kendine Kahire ve Bağdat'ta ticari ortaklar arayacaktı.[22] Ortaklarına yollayacağı mektuplar da bir baharat tacirininkiyle aynı selamları ve küçük armağanları içerecekti; fırsat çıktığında David'in baharat işine de girişeceği çok muhtemeldi. Kahire ile Malabar arasındaki ticaret dünyası öylesine iyi kurulmuştu ki, ona çekici geleceği kuşkusuzdu.

Bir Müslüman Dünyasında Yahudiler

Gerek Hint Okyanusu ticaretinde, gerekse Akdeniz ticaretinde Yahudi tacirler her zaman azınlıktaydılar. Bilim insanları arasında iki önemli soru hakkında yoğun tartışma olmuştur. Bunlardan birincisi içinde yaşadıkları ve çalıştıkları daha geniş İslam toplumu ile onların uygulamaları, kültürleri, örgütlenmeleri ve hukuk sistemlerinin benzerlik düzeyidir. Bununla ilişkili ikinci soru, Yahudi ortaklıklarının, Yahudi tacir gruplarının ya da bir bütün olarak Yahudi toplumunun ne ölçüde özerk ve özyönetime sahip olduğudur.

Yahudi kültürünün Müslüman kültürüne benzerliği sorusuna ilişkin olarak, bilim insanları arasında Yahudi tacirlerin görünüş ve yaşam biçimlerinin Müslüman meslektaşlarına çok benzer olduğu konusunda geniş görüş birliği vardır. Onlar da aynı uzun, dökümlü cübbeleri giyiyor, türban takıyorlardı.[23] Müslüman kentlerinde konut alanları konusunda bir ayırımcılık yoktu. Örneğin Malabar'da tüm tacirlerin evleri liman civarında kümelenmişti. Müslüman ve Yahudilerin yemek adetleri de benzerdi; her iki grup da domuz yemez, buğdayı tercih eder, ama diğer yönlerden yerel mutfağı benimserdi. Her iki toplumdaki tacirlerin birçoğu karılarını ve ailelerini Kahire ya da Aden'de bırakır, Malabar'da cariye satın alırdı. Her iki toplumdan tacirlerin seyahat eden ve uzak yerlerde onlar adına iş yürüten güvenilir,

22 Mücevherler öylesine küçük, hafif ve yüksek değerdeydi ki, David güvenilir bir kölesini mallarını satmak için Kahire'ye gönderebilirdi. Gene de Kahire'de malları alacak, onun adına bunları satacak ve gelirini ya Malabar'a gönderecek ya da David'in kölesi dönünceye kadar muhafaza edecek bir ortağa/mücevher satıcısına ihtiyacı olacaktı.

23 Amitav Ghosh, *In an Antique Land* (New York: Vintage Books, 1994), 267-268. Ayrıca bkz. Yedida K. Stillman, "New Data on Islamic Textiles from the Cairo Geniza," *Patterns of Everyday Life*, ed. David Waines (Aldershot, UK: Ashgate, 2002) içinde.

muteber erkek köleleri olurdu. Müslüman tacirler gibi Yahudiler de çok ender iç kesimlere gider ve asla kendi baharat plantasyonlarını kurmazlardı. Yerel aracılara avans verip, hasattan sonra ürünü almakla yetinirlerdi. Her iki toplumun tacirleri de anlaşmazlıkları görüşme yoluyla çözmeyi tercih eder, kendi dini mahkemelerine çok ender başvururlardı. Kahire Genizası belgelerinde Müslümanlar ile Yahudiler arasında bazı formel ortak ticari girişimlerden söz edilmektedir.

Ancak kültürel benzerliklere karşın, iki toplum arasında belirgin farklılıklar vardı. Yahudiler, daha geniş Hint Okyanusu ticaretine değil, yalnızca Malabar ticaretine girişirlerdi. Afrika'nın doğu sahilindeki kârlı ticaret için Yemeniler ile rekabet ettiklerine ilişkin bir kanıt yoktur. Dolayısıyla Yahudiler hiçbir zaman köle ya da fildişi ticareti yapmazlardı. Yahudiler ayrıca, çok küçük birkaç istisna dışında, gemi sahibi ya da gemi kaptanı olmazlardı. Mallarını sahipleri Arap, Tamil ya da Habeş olan gemilerle sevk etmekle yetinirlerdi.

Gerek Yahudi, gerekse Müslüman toplumlarında uzun geçmişli coğrafi ve mezhepsel ayrımlar vardı. İslamda bugün de sürmekte olan bölünmeler hem mezhepsel, hem de coğrafiydi. Sünni-Şii ayrımı İslamın ilk yüzyılındaki kanlı savaşlarla başlamıştı. Hanedanların yükseliş ve çöküşünü, doğru İslami yol yorumlarını diğer bölünmeler izledi ve bu ayrımlar Fas'a, Mısır'a, Ortadoğu'ya, Orta Asya'ya farklı yansıdı. Yahudi toplumlarını bölen ayrımlar daha az bilinse de bunlar benzer düzeyde bir tutkuyla hissedilmiş ve tartışılmıştı, ama mezhepler arasında savaş çıkmadı. Tunuslu, Bağdatlı, Filistinli ya da Mısırlı Yahudiler kendi yaşadıkları krallıktan kişilerle ortaklık kurmayı ve evlenmeyi tercih ettiler.[24] Moses Maimonides'in Kahire'den mektubunda David'in ölümünün onu "yabancı bir ülkede zihnen dengesiz bıraktığını" söylediğini anımsayalım.

Şimdi Yahudi tacirlerin özerklik derecesi meselesini ele alalım. Bazı bilim insanları, geniza mektuplarının görece az, ama sağlam kalmış örneklerine dayanarak, Yahudi tacirlerin Yahudi bir "baş tacir" tarafından denetlenen ağlar içinde çalıştıkları ve ister Aden'deki Müslüman bir hükümet, isterse Malabar Sahili'ndeki Hindu bir hükümet olsun, herhangi bir yönetimle fazla

24 Abraham'ın Yiju'ya mektupları kızıyla evlenecek Tunuslu bir oğlan bulma çabaları konusunda oldukça dokunaklıdır. Tunuslu olmayan, zengin bir ailenin evlenme teklifini geri çevirmişti.

ilişkilerinin bulunmadığı ve onların gözetimine tabi olmadıkları sonucuna ulaşmışlardır.[25] Daha yakın tarihlerde gerekli dil becerilerine sahip araştırmacılar bu hükümetlerin ilgili belgelerini incelemiş ve yalnızca Kahire Genizası belgelerini esas alan daha erken bilim insanlarının yanıldıkları sonucuna varmışlardır. Ortadoğu'dan Hindistan'a kadar bütün hükümetler limanlarına gelen ve bunlardan giden malların satışının kaydı, vergilendirilmesi ve çoğu kez kontrolüyle yakından ilgiliydiler.[26] Malabar Sahili'ndeki krallıklar Aden ve Kahire'ye uzun mesafeli baharat ihracatı için birbirleriyle rekabet ediyor ve vergileri düşürmek ve depolama tesisleri ile camiler inşa etmek gibi önlemlerle kendi limanlarını çekici hale getirmeye çalışıyorlardı. Bunlardan birkaçı ticaret gemilerini korsanlardan korumak için silahlı muhafız bile sağlıyordu.[27]

Savaş ve Politika

Maimonides ailesinin İspanya'dan kaçışının ve David'in Mısır'daki girişiminin arka planını, Avrupa ve Akdeniz'deki daha geniş siyasi ve askeri durum oluşturur. 1100'lerin ilk on yıllarında haçlı orduları Filistin'de savaşmış ve bugün İsrail ve Lübnan olan bölgenin sahillerinin büyük kesiminde krallıklar kurmuşlardı. Din savaşları Avrupa'da Hıristiyan olmayanlara karşı tutumları sertleştirmiş ve Yahudilerin burada çalışmasını güçleştirmişti. Antisemitizm çok yaygındı. Suriye'deki (bugünkü İsrail, Filistin, Ürdün, Suriye ve Lübnan) art arda gelen savaş dalgaları ticarette keskin bir düşüşe neden oldu. Akdeniz'deki durum da aynı derecede kötüydü. Venedik ve Ceneviz savaş filoları Müslüman gemilerine ve liman kentlerine saldırıyordu. Yahudi tacirler ana ticari faaliyetlerini güvenlikli Mısır'a taşıdılar ve burada ketenin toplanması, temizlenmesi ve kumaşa dönüştürülmesi sürecinin değişik aşamalarında aracı olarak çalıştılar.

Gerek Avrupa'dan kaçan, gerekse Akdeniz çevresinde yaşayan Yahudi tacirlerden bazıları din çatışmalarından uzaklaşarak, gözlerini Hindistan'dan

25 Örneğin bkz. Avner Grief, *Institutions and the Path to the Modern Economy: Lessons from Medieval Trade* (Cambridge: Cambridge University Press, 2006).

26 Bkz. Li Guo, *Commerce and Community in a Red Sea Port in the Thirteenth Century: The Arabic Documents from Quseir*'deki önemli belgeler (Leiden: Brill, 2004).

27 Yahudi toplumunda tüzel bir varlık olarak bir "baş"ın çıkması büyük olasılıkla o dönemde Musevi dini otoritesinin parçalanmasının neden olduğu organik ve içsel bir süreçti. Bkz. Mark R. Cohen, *Jewish Self-Government in Medieval Egypt: The Origins of the Office of the Head of the Jews, ca. 1065-1126* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1980).

baharat ticaretinin yarattığı fırsatlara çevirdiler.[28] Dolayısıyla Maimonides ailesinin yaşayacak ve işlerini güvenlik içinde yürütecek bir yer bulma konusundaki tedirgin arayışı, Yahudilerin Avrupa'dan Kuzey Afrika ve Ortadoğu'nun Müslüman ülkelerine doğru çok daha geniş hareketliliğinin bir parçasıydı. Bu dönemde Kahire, Şam, Bağdat ve Tunus ciddi miktarda Yahudi nüfus kazandı. Yahudiler ile Müslümanlar arasında günümüzdeki çatışma döneminde, durumun her zaman böyle olmadığını hatırlamakta belki yarar vardır. Antisemitizm onları Avrupa'dan göçe zorladığında, Müslüman krallıkları ve Müslüman kentleri Yahudiler için sığınacakları yerler olmuştu.[29]

Ancak az sayıda Yahudi tacir hem Akdeniz'de, hem de Hint Okyanusu'nda çalışma olanağı buldu. Örneğin, örnek mektubumuzun alıcısı olan İbrahim, Malabar Sahili'nin usta metal işçileri arasında bir olanak görmüştü. İbrahim bir metal atölyesi kurdu, ama bu yeni üretim için değildi. Yaygın ilişkileri aracılığıyla, İspanya kadar uzak yerlerden bile lambalar, çanaklar ve şamdanlar gibi hasarlı ve aşınmış madeni kalemler alıyordu. Bunlarla birlikte yeni kalemler için talimatlar geliyordu: "Sana kırık bir ibrik ile 3,2 kilodan bir çeyrek az ağırlıkta bir leğen gönderiyorum. Lütfen bana bu ibriğin tuncundan aynı boyutta bir ibrik yap, çünkü bu iyi tunçtur. İbriğin ağırlığı tam 2,27 kilo olmalıdır."[30] Burada 12. yüzyıldan, metaları binlerce kilometre öteye taşıyan ve Hintli metal işçilerinin ustalığına dayanan bir uluslararası taşeronluk ve yeniden dönüşüm örneği görüyoruz.

Geniza Belgelerindeki Ticaret Dünyasının Sonu

Hint Okyanusu'ndaki gemi kazasında kardeşini kaybetmesinden sonra, Moses Maimonides ailesine gelir sağlamak için hekimlik yapmak

28 Shlomo Goitein, "Portrait of a Medieval Indian Trader: Three Letters from the Cairo Geniza," *Bulletin of the School of Oreintal and African Studies* 50, no. 3 (1987): 449-450. Ayrıca bkz. Shlomo Goitein, *Studies in Islamic History and Institutions* (Leiden: Brill, 1966), 344.

29 Cemaatler bir bütün olarak fanatizmden ve savaştan uzaklaşmaya çalışmışlardı. Bazıları değişik Müslüman kentlerindeki olasılıkları araştırmak için gezginler gönderdiler. Örneğin bkz. *The Itinerary of Benjamin of Tudela: Travels in the Middle Ages*, giriş Michael A. Signer (Malibu, CA: J. Simon, yeniden basım, 1983).

30 Goitein, *Letters*, 194. Metal ve hurda metal işçiliği Yahudilerin yaygın uğraşı ve zanaatları arasındaydı. Bkz. Goitein, *Letters*, 17-18, 188-189. Madmun, Abraham bin Yiju'ya mektubunda Aden'de Hint demiri için iyi bir pazar olduğunu yazıyordu. Shlomo Goitein, "From Aden to India: Specimens of the Correspondence of India Traders in the Twelfth Century," *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 23 (1980): 52-53.

zorunda kaldı. Ancak giderek Yahudi hukuku ve Tevrat yorumları konusunda önde gelen bir alim oldu; sonunda Sultan Selahattin-i Eyyubi'nin ve ailesinin saray doktoru olarak kendine iyi bir geçim sağladı. Moses inanç ve uygulamalara ilişkin sorunlara ilişkin olarak bütün Akdeniz dünyasıyla yazışıyordu.

David Maimonides'in hayatına mal olan gemi kazasından yalnızca iki yüzyıl sonra, Yahudi tacirlerin elindeki baharat ticareti büyük ölçüde Kahire'nin daha paralı Müslüman kartellerine geçti. Ama Malabar Sahili'nde sadece birkaç on yıl öncesine kadar bir Yahudi varlığı sürdü. Cochin'deki [Koçi] eski sinagog bu cemaate hizmet ediyor ve az sayıda Yahudi baharat ticaretini sürdürüyordu.

Geleneksel Hint Okyanusu yelkenli teknelerinin tasarım ve yapım teknikleri, yüzyıllarca devam etti. Yıllık muson yolculukları Afrika, Ortadoğu ve Asya'yı birbirine bağlamayı sürdürdü. Tüm açık deniz teknelerine kendi özel ruhsat verme sistemlerini dayatmaya çalışan Portekizlilerin saldırıları, dhow ticaretini değiştirdi, ama sona erdiremedi. Yerel Guceratlı tacirler daha hızlı tekneler yapıyor ve çoğu kez Portekiz devriyelerini atlatabiliyorlardı.[31] Yerel olarak yapılmış bu gemiler 1980'lere kadar her yıl Hindistan'ın batı sahilindeki Gucerat'tan Afrika'nın doğu sahiline gidip geliyorlardı.[32] Giderek bunların yerini yerel olarak imal edilmiş, Hindistan'dan Afrika'ya şeker ve kömür gibi yükte ağır, değeri düşük mallar taşıyan şilepler aldı.

Büzürg ibn Şehriyar'ın anlattığı batık ile David Maimonides'i taşıyan gemiden birkaç sonuç çıkarabiliriz. Büzürg, dünyası Basra Körfezi ile Hindistan sahilini kapsayan bir tacirin öyküsünü aktarıyordu. David Maimonides'in ticaret dünyası daha genişti ve Akdeniz, Mısır ve Hindistan'ı kapsıyordu. Afrika'nın doğu sahilinin her iki tacirin de dünyalarının bir parçasını oluşturmadığını kaydetmek gerekir. Buradan Müslümanların genelde daha küçük bir dünya ufkuna ya da daha sınırlı bir ticarete sahip oldukları çıkarılmamalıdır. Bunun tam tersi geçerlidir; bir avuç Yahudi'nin Çin'e ulaş-

31 Bkz. Abdul Sheriff, *Dhow Cultures of the Indian Ocean: Cosmopolitanism, Commerce and Islam* (New York: Columbia University Press, 2010). Ayrıca Michael M. Pearson, *Merchants and Rulers in Gujarat: The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century* (Berkley: Unicersity of Californa Press, 1976).

32 Gucerat'ta hâlâ birkaç dhow yapılmaktadır, ama Malabar'da artık üretilmemektedir. Balıkçı teknelerinin bazıları hâlâ çivilenmek yerine dikilmektedir. Yazar on yıl önce daha eskiden tam boyutta tekneler yapan bir gemi yapımcısından model bir dhow satın alma şansına erişmişti.

masına karşın, Büzürg'ün zamanından önce başlayıp, Maimonides'ten çok sonrasına kadar Çin'e giden deniz hatlarını keşfeden ve yol üstündeki büyük liman kentlerine yerleşenler esas olarak Arap tacirleriydi. Aslında, ayrı bölgeler olan Akdeniz, Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya bir denizcilik bütünleşmesine doğru düzenli olarak ilerliyordu. İkincisi, gerek Yahudi gerekse Arap tacirler, ticaret ağları ve girişimlerinin tek bir imparatorluk ya da krallığın sınırlarıyla uyumlu olmadığını göstermişlerdir. Diğer tacirler gibi, her iki grup da bir Hindu ya da bir Müslüman krallığında çalışabileceklerini varsayıyordu. Üçüncüsü, daha önceki dönemler için ancak farklı yerlerde satılan aynı kumaşın farklı renklerinden ya da mamul malların kopyalarından çıkarabildiğimiz iki yönlü bilgi akışı, 12. yüzyılda Kahire Genizası belgeleriyle açık seçik görülmüştür. Tacirler kendi ağlarının duygusal ve pratik bağlarını güçlendirmek için güncel piyasa bilgilerini ve kişisel bilgileri araştırıyor ve elde ediyorlardı.

Bir tacirin Gucerat'ın kasvetli sahilinde mahsur kaldığını düşünelim. Bu tacir oradan nasıl kurtarılıp, Sîrâf'a dönerek Büzürg ibn Şehriyar gibi birine öyküsünü anlatabilirdi? Geniza belgeleri onu oradan kurtarıp, ticaret yapmaya devem etmesi için finanse eden gücün tacirin ağı olduğuna işaret etmektedir. Örneğin, Gucerat sahilinde korsanlar Judah bin Joseph ha-Kohen adlı, çevresi geniş bir Kahireli tacirin gemisine, tüm mallarına ve parasına el koymuş ve yolcularla mürettebatı zorla karaya çıkarmışlardı. Judah herhalde ticaret grubunun üyelerine bir mektup göndermiş olmalı, ama elimizde yalnızca bu grupla çalışan bir gemi kaptanının ona yanıtı vardır:

> Her durumda, lütfen hızla Mangalore'ye gelin ve gecikmeyin, çünkü sizi burada Mangalore'de bekliyorum ve –Tanrı'nın izniyle– mümkün olan en kısa zamanda memlekete doğru yola çıkacağız. Sizin yabancıların gemilerinde yolculuk etmenizdense, Mangalore'den benimle birlikte gelmeniz daha iyidir. Lütfen unutmayın ki aramızda bir farklılık yoktur, benim param sizindir, aynı şeydir.

Tekrar edeyim efendim, kaybettiklerinize üzülmeyin; Tanrı'ya şükür başvuracak ve zararı telafi edecek çok yeriniz var. İnsan ölümden kurtulunca, başka hiçbir şeyin önemi yoktur.[33]

33 Goitein, *Letters*, 64-65.

Yedinci Bölüm
KUBİLAY HAN'IN DONANMASI

Büyük bir Moğol donanması 19 Ekim 1274'te Japonya'nın en önemli denizaşırı ticaret limanı olan Hakata'ya girdi.[1] Dönemin Çin kayıtları filonun bin gemi ve yirmi üç bini aşkın askerden oluştuğunu iddia eder, ancak modern araştırmacılar gerek gemi, gerekse asker sayısının gerçekte çok daha az olduğuna inanmaktadır. Moğollar ve müttefikleri olan Kore askerleri büyük savaş davullarının temposu eşliğinde, küçük çıkartma tekneleriyle sahile çıktılar. Yaklaşan saldırının haberi filonun gelmesinden çok önce ulaşmıştı ve onları en az altı bin kişilik, ciddi bir samuray gücü bekliyordu.[2]

Kumsalda göğüs göğüse bir savaş başladı. Her iki taraftan da büyük kayıplar oldu. Japon kaynakları kumsalda ve sahile bitişik çam ormanında iki bin samurayın öldüğünü öne sürer. Moğol kuvvetleri giderek samurayları Hakata kentinin içine püskürttü. Savaş kent sokaklarında sürdü. Karanlık bastığında işgalci kuvvetler limanı ele geçirmiş ve yakmıştı. Savunmadaki samuraylar kentin üstündeki tepelerde yeniden toplandılar.

Gecenin ilk saatlerinde Moğol/Kore kuvvetlerinin komutanları taktik tartışması yaptılar. Bir grup üstün konumlarından yararlanarak derhal bir gece saldırısından yanaydı. Diğer komutanlar askerlerin yorgun olduğunu ve uykuya ihtiyaçları olduğunu savundular. Sonunda savaşa sabah devam etmeye karar verildi ve askerler gemilerine döndüler. Ancak sabahleyin donanma Hakata Körfezi'nden ayrılmıştı. Japon kaynakları güçlü, "ilahi" bir rüzgârın gemileri limandan dışarı, denize sürüklediğini bildirir.

Ama en olası senaryo, Japonların bilmedikleri sorunların farkında olan donanma komutanının yelken açıp, oradan uzaklaştığıdır. Örneğin

1 Hakata aslında 11. yüzyıl sonlarında Çinli tacirlerce kurulmuştu ve rıhtımlar ve antrepolarla çevrili bir kasabadan oluşuyordu. Başlangıçta burada yalnızca Çinliler yaşıyordu, ama birçok tacir yerel ailelerle evlenerek, yerel topluma katılmıştı. Bkz. Bruce L. Batten, *Gateway to Japan: Hakata in War and Peace, 500-1300* (Honolulu: University of Hawai'i Press, 2006).

2 İlk Moğol işgal donanmasının püskürtülmesi ve bir tayfunda yok olması yakın tarihli bazı tarih yazınına konu olmuştur. Bunlardan en ulaşılabilir: James P. Delgado, *Khubilai Khan's Lost Fleet: In Search of a Legendary Armada* (Vancouver, BC: Douglas & McIntyre, 2008; kitaba aynı adlı bir BBC belgeseli eklidir. İşgalin daha kısa bir özeti ve Hakata Körfezi'ndeki keşiflerin durumu için bkz. James P. Delgado, Randall J. Sasaki ve Kenzo Hayashida, "The Lost Fleet of Kublai Khan: Mongol Invasions of Japan," *Genghis Khan and the Mongol Empire,* ed. William W. Fitzhugh, Morris Rossabi ve William Honeychurch (Houston: Houston, Museum of Natural Science, 2009) içinde.

donanmada ok eksikliği vardı, çünkü Hakata'ya gelirken yol üstündeki iki adayı almak için çok sayıda kullanmışlardı. Ayrıca komutanlar belki de stratejilerini yeniden gözden geçirmek istemişlerdi. Sahilde mücadele etmek, kumsalda ve ağaçlar arasında göğüs göğüse çarpışmak muhtemelen Moğol birlikleri için uygun savaş alanları değildi. Bu birlikler mükemmel binicilerdi, düz arazi savaşları, yığınsal ok saldırıları ve grup manevraları için eğitilmişlerdi, ama yaya, göğüs göğüse kılıç dövüşü konusunda fazla eğitimleri yoktu ve mümkün olduğunca bu tür bir savaştan kaçınırlardı.[3]

Belki de Cengiz Han'ın torunu, büyük Moğol hükümdarı Kubilay Han için İlk Hakata Savaşının sonuçları yeterli olmuştu.[4] Han'ın stratejisi açıktı: tüm Çin'i fethetmek ve Song Hanedanı'nın yerine geçmek. Savaş bir bütün olarak iyi gidiyordu. Moğol orduları Song'u güney Çin'in derinliklerine püskürtmüştü. Hakata'nın yok edilmesi Song'un Japonya ile ticaretten gelir sağlayamaması demekti.

Ancak bu ilk Hakata Savaşında gemi kazası olmadı. Japon kaynakları bile donanmayı "kendi ülkelerine" geri sürükleyen o esrarengiz rüzgârın yalnızca birkaç Moğol gemisini karaya oturttuğunu kabul eder.

1274'teki ilk işgal girişimiyle, 1281'deki ikinci işgal arasında çok şey değişmişti. Moğol orduları Song birliklerini Güney Çin'e kadar kovalamış, onları yenmiş, son imparatoru yakalamış ve idam etmişti.[5] Kubilay Han şimdi gerçekten de –bunun getirdiği bütün kaynaklar ve sorunlarla birlikte– birleşik bir Çin'in hükümdarıydı. Yuan adlı yeni bir hanedan kurdu ve yeni fetihlerini daha iyi yönetebilmek için başkentini Moğolistan derinliklerindeki Karakurum'dan Hanbalık'a (Beijing) taşıdı.[6]

3 Bkz. Timothy May, *The Mongol Art of War: Chinggis Khan and the Mongol Military System* (Barnesley, BK: Pen and Sword Military, 2007), 72-76. Özellikle de Moğolların bileşik yaylarına zarar veren yağmurlu havayla karşılaştıklarında taktik bir geri çekilme, bir Moğol ordusu için tipik bir manevraydı. Bu nedenle ilk işgal donanmasının limanı tahrip ettikten yasonra Hakata Körfezi'nden çekilmesi şaşırtıcı değildir. Bkz. May, bölüm 3.

4 Mükemmel bir özgeçmiş: Morris Rossabi, *Khubilai Khan: His Life and Times* (Berkeley: University of California Press, 1988).

5 Güney Song Hanedanının son günleri için bkz. Richard L. Davis, *Wind against the Mountain: The Crisis of Politics and Culture in Thirteen-Century China* (Cambridge, MA: Council on East Asian Studies, Harvard University, 1996).

6 Kubilay Han'ın idaresi Moğol veya yabancı yetenekli kişilerin oldukça hantal bir bileşimiydi. Han'ın çevresinde –Nasturi, Hıristiyan, Budist ve Çinli– çeşitli kökenlerden danışmanlar bulunuyordu. Çin bürokrasisinin büyük bölümünü korumuş, ama vergilere ve diğer temel meselelere nezaret etmek üzere

Kubilay Han 1279'da gönderdiği elçilerle Japonya'nın teslim olmasını istedi. Japon soylular birliğinin başı olan *bakufu*, elçileri Hakata kumsalında idam etti. Kubilay Han ile Kore kralı görüştüler ve Japonya'yı fethedecek işgal gücünün yüz bin askerden oluşmasında görüş birliğine vardılar. Kore kralı, Moğol ve Kore birliklerini Kore Boğazı'nın öteki yanına, Hakata'ya taşımak üzere dev bir donanma inşa etmeyi kabul etti.[7] Kubilay Han Çin sahilinde, Korelilere ve Moğollara katılmak üzere Çin birliklerini Japonya'nın batı sahili açıklarındaki Iki Adası'na taşıyacak ikinci bir donanmanın yapılmasını emretti.

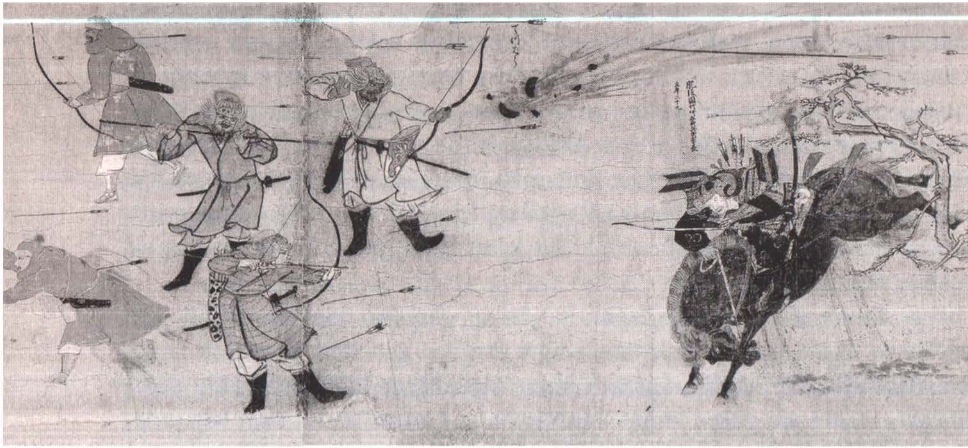
Gerek Kore, gerekse güney Çin'de gemiler için ormanlar yok edildi ve bunları donatmak üzere ağır vergiler getirildi. Koreliler çatışma hevesiyle, Çin donanmasının hazır olmadığını bildikleri halde 1281 Mayıs'ı başlarında yola çıktılar. Samurayların Hakata'da kumsal boyunda inşa ettikleri taş duvar, işgal birliklerini durdurdu. Yoğun bir çatışma sonucunda, samuraylar Moğol ve Korelileri gemilerine geri püskürttüler. Samurayların kumsalı ve kenti, Moğol ve Korelilerin limanı kontrol ettikleri bir yenişememe durumu ortaya çıktı. Samuraylar küçük teknelerle donanmaya saldırıyor, kimi zaman gemilere çıkıyor, kimi zaman da işgalci gemileri yakmak için yanan salları üstlerine itiyorlardı. Sonunda bu saldırılar işgalci donanmayı savunma amacıyla körfezin içinde sıkı bir daire oluşturmaya zorladı.[8]

Çin donanması sonunda geldi, ama Hakata'daki yenişememe durumuna yardımcı olamadı. Çinliler bunun yerine, Hakata'nın elli kilometre güneyindeki İmari Körfezi'nden gelerek karadan saldırdılar. Samuraylar Çin askerleriyle tepelerde savaştı ve sonunda onları gemilerine geri püskürttü. Nihayet, tayfun mevsiminin doruğunda demirli halde bulunan her

paralel bir Moğol eyalet idaresi atamıştı. Bkz. Rossabi, *Khubilai Khan*, 14-16.

7 Aslında Moğollar ile Kore arasındaki ilişkiler, Japonya'yı fethetmek için yaptıkları ittifakın ima ettiğinden çok daha karmaşıktı ve mücadele içinde geçmişti. Moğollar neredeyse elli yıl boyunca Kore'yi defalarca işgal ettiler ve sonunda fethettiler. Aralarındaki alt üst ilişkileri Moğol ve Kore kraliyet hanedanları arasındaki evliliklerle pekiştirildi. Bkz. William E. Henthorn, *Korea: The Mongol Invasions* (Leiden: Brill, 1963).

8 Japonya'nın başarısız işgaline ilişkin Çin imparatorluk vakayinamelerinin çevirisi: *Chinese Dynastic Histories: Later Han through Ming Dynasties*, çev. Ryusaku Tsunoda, ed. L. Carrington Goodrich (South Pasadena, CA: P.D. and Ione Perkins, 1951), 81-91.



Resim 15. Moko Shurai Ekotoba'nın (MS. 1293) bir minyatüründe Samuray Suenaga Moğollarla çarpışırken, İmparatorluk Koleksiyonları Müzesi, Tokyo İmparatorluk Sarayı. Fotoğraf: Usiwakamaru, Wikipedia Commons.

iki donanma da bir tayfunla yok oldu.[9] Şiddetli fırtına gemileri birbirinin üstüne bindirerek, onları kayalık sahile sürükledi. Kayıplara ilişkin tahminler kuşkusuz kesin değildir, ama elli binin üstüne çıkmaktadır. Otuz bin dolayında Çinli asker esir alınıp, köle yapıldı. Gerek Çin, gerekse Japon kaynakları İkinci Hakata Körfezi Savaşının deniz dibini batıklarla doldurduğu konusunda görüş birliği içindedirler.[10]

9 Mayıs ile ekim arası tayfun mevsimi sayılmaktadır ve en çok tayfun ağustos ile eylülde meydana gelir. Tipik olarak Japonya'nın ana adalarında her yıl birkaç tayfun olur. Hemen hemen bu savaşla çağdaş, ama büyük hasar görmüş bir Japon tomarı savaşı resimlendirmektedir. Ne yazık ki Moğolların gemilerine geri çekilmesini gösterecek olması muhtemel bölümler eksiktir. Bkz. http://www.bowdoin.edu/mongol-scrolls/.

10 Moğol önderlerinin hakkını vereceksek, onların sık sık muhaliflerinin hiç bilmediği stratejiler uyguladıklarını söylemek gerekir. Örneğin Moğol orduları genellikle surlu kentlerde bulunan Jin güçlerine karşı savaşlarında –Jin'in fethi yirmi beş yıl sürse bile– başarı sağlamışlardı. Bkz. May, *Mongol Art of War*, 101-104 ve 7. bölümün geri kalan kısmı. Moğollar Song'u yenerken gemileri temel alan bir harekâtın nasıl yönetileceğini öğrenmişlerdi. Bkz. Peter Lorge, *War, Politics and Society in Early Modern China, 900-1795* (Londra: Routledge, 2005). Muhtemelen Japonya'nın planlanan üçüncü işgalinde adayı fethedeceklerdi, ancak onu ellerinde tutmaları güç olacaktı. 1890'lardan itibaren milliyetçilerin geliştirdikleri bir ideoloji olan ve 2. Dünya Savaşı sırasında Japonların intihar uçuşlarının temelinde yatan "kamikaze" fikrinin –anavatanın savunmasında kahramanlara yardımcı olan "ilahi rüzgâr"– kökeninin Samurayların Hakata savunması olduğunu kaydetmekte yarar olabilir.

Hakata Körfezi'nde karşı karşıya gelen iki gücün askeri ve siyasi bakımlardan oldukça farklı arka planları vardı. Elli yıl önce Cengiz Han bozkırın atlı gruplarını yeniden örgütleyip, dünyanın o zamana kadar gördüğü en başarılı vurucu gücü haline getirmişti. Örgütlenme, disiplin ve ideolojide önemli değişiklikler olmuştu. Cengiz Han sülalelerin ve etnik birimlerin mensuplarını karışık birliklere atamış, böylece dar sülale kaygıları yerine daha büyük Moğol hedeflerine sadakati teşvik etmişti. Birlikler ondalık sisteme göre düzenlenmişti; komutanlar böylece yüz, bin ve on bin kişilik grupları yönetiyorlardı. Süvariler her gün eğitim yapıyor ve sık sık düzenlenen büyük avlarda becerilerini geliştiriyorlardı. Cengiz Han aynı zamanda ordusunu oluşturan çok etnisiteli gruba sıkı bir disiplin dayatıyordu. Örneğin, savaştan sonra yağmacılığın cezası ölümdü. Askeri amaç karşıt gücü yok etmekti ve yağma bu süreci aksatıyordu. Cengiz Han "dünyanın fethi"ne inancını ilan ediyor ve uyguluyordu –karşı koyan herkesi yenmek ve bütün dünyaya egemen olmak onun birliklerinin kaderiydi.[11] Bu ideoloji belki de en iyi Cengiz Han'ın torunu Güyük'ün Papa IV. Urban'a yazdığı bir mektupta örneklenmektedir. Papa resmi bir mektupla Avrupalı krallar ile Moğollar arasında ortak düşmanları Müslümanlara karşı bir ittifak önermişti. Güyük buna şöyle yanıt verdi:

> Ebedi Gökyüzünün gücü sayesinde, gün doğuşundan gün batımına tüm topraklar bize verilmiştir. İnsan Gökyüzünün buyruklarına uymak dışında nasıl davranabilir? Sizin kendi dürüst kalbiniz de sizi şunu söylüyordur: "Size tabi olacağız ve güçlerimizi emrinize tahsis edeceğiz." Kralların başındaki siz şahsen, istisnasız tümünüz bize hizmet etmeli ve bize saygı göstermelisiniz; ancak o zaman sizin teslimiyetinizi kabul edeceğiz. Ama Gökyüzünün buyruklarına uymayıp, bizim emirlerimize karşı çıkarsanız, sizin düşmanımız olduğunuzu anlayacağız.[12]

11 Moğolların "dünyanın fethi" ideolojisinin ve bunun Asya'nın çok büyük kesimindeki etkisinin ayrıntılı bir tartışması için bkz. Anne F. Broadbridge, *Kingship and Ideology in the Islamic and Mongol Worlds* (Cambridge: Cambridge University Press, 2008).

12 Bkz. *The Mongol Mission: Narratives and Letters of the Franciscan Missionaries in Mongolia and China*

Moğol birlikleri süvariydi ve at sırtından ok atabilen, kısa bir ters-eğrili yay kullanırlardı. Moğol süvarileri her iki elleri de ok ve yayla meşgulken atlarını dizleriyle kontrol etmek zorundaydılar; her at bu emirleri bilir ve her atlı çocukluktan başlayarak bu yönteme alıştırılırdı. Ters-eğrili yay tahta, boynuz ve çelik de dahil, karma malzemelerle yapılırdı. Son derece güçlüydü ve 125 metreden zırhı delebilirdi. Moğol süvarileri tahkim edilmiş konumlara saldırıdan kaçınırdı. Moğollar düşman silahlarının menzili dışından yoğun ok saldırıları, geri çekilme taklidi yaparak, düşmanı pusuya düşürme ya da büyük ölçekli yandan kuşatma sonucu düşmana üç taraftan saldırma gibi taktikleri daha çok tercih ederlerdi. Bu manevralar, çoğu kez büyük işaret bayrakları aracılığıyla dikkatli bir taktik koordinasyona dayanırdı. Bu nedenle Moğollar atlarına manevra yaptırabilecek ve büyük birlikler halinde saldırabilecek alanlar buldukları ova savaşlarında en başarılıydılar.

Karşıt güçlerin komutanları bir ova savaşında Cengiz Han'a yenileceklerini kısa zamanda öğrendiler. Tahkim edilmiş konumlar oluşturabilenler buralara çekildiler. Cengiz Han'ın ilk kuşatması 1218'de, şimdiki güney Kazakistan'da tipik bir müstahkem İpek Yolu kenti olan Otrar'daydı. Cengiz Han, bölgenin hükümdarıyla dostça ilişkiler kurduktan sonra, İpek Yolu üstünden lüks mallar alıp, bunları satış için başkentine getirmesi amacıyla büyük bir Müslüman tacir kervanını donatmış ve finanse etmişti. Dört yüz elli Müslüman tacir ipekli ve saten kumaşlar, halılar ve değerli taşlar satın almıştı. Kervan geri dönerken Otrar'da konakladığında, Otrar valisi mallara ve hayvanlara el koydu ve tacirleri idam etti. Cengiz Han'ın ölümünden kısa süre sonra yazılan *Moğolların Gizli Tarihi* adlı kitabın renkli diliyle:

in the Thirteenth and Fourteenth Centuries, çev. Stanbrook Manastırından bir Rahibe, ed. Christopher Dawson (Londra: Sheed and Ward, 1955), 85-86. Cengiz Han'ın ölümünden sonra oğulları hızla fethedilen yerleri, vergi daireleri ile etkin bir posta sistemi kurarak ve becerikli bürokratları işe alarak yönetmeye giriştiler. Bkz. Thomas T. Allsen, *Mongol Imperialism: The Politics of the Grand Qan Möngke in China, Russia, and the Islamic Lands, 1251-1259* (Berkeley: University of Californa Press, 1989). Ayrıca Peter Jackson, "From Ulus to Khanate: The Making of the Mongol States, c. 1220-c. 1290," *The Mongol Empire and Its Legacy*, ed. Reuven Amital-Preiss ve David O. Morgan (Leiden: Brill, 1999) içinde, 12-38.

> Sessizlik ve sükûnetin sağladığı kontrol yok oldu ve öfke kasırgası sabır ve merhametin gözlerini tozla doldururken, öfke ateşi öylesine bir alevle alevlendi ki, gözlerindeki suyu akıttı ve bu ancak kan dökülerek söndürülebilirdi. Cengiz Han bu ateşle yalnız başına bir tepenin zirvesine çıktı, başını açtı, yüzünü güneye çevirdi ve üç gün, üç gece dua ederek, "Bu sorunu yaratan ben değilim, intikamımı almak için bana güç ver," dedi.[13]

Cengiz Han ordusunu ikiye böldü; ordunun bir yarısı hükümdarın birliklerini hareketsiz hale getirmek için kuzeye saldırırken, diğer yarısı binlerce kraliyet askeriyle güçlendirilmiş Otrar'ı kuşattı. Cengiz Han'ın gelişmiş kuşatma makineleri, katapultu, mancınığı yoktu, ama büyük bir kararlılığa sahipti. Ordu "kalenin çevresinde birkaç daire" oluşturdu, kentten gelen karşı taarruzlarla savaştı ve kuşatmayı beş ay sürdürdü. Umutsuzluğa kapılan kentteki bazı birlikler dışarı çıkıp, Cengiz Han'ın hizmetine geçmek istediler. Han bunların davranışını şerefsizlik olarak gördü ve onları idam ettirdi; bu sırada birlikleri korumasız kalan kapıdan içeriye aktı. "Otrar'ın hem suçluları, hem masumları, hem peçe takanlar, hem külahlı ve sarıklılar, hepsi koyun sürüsü gibi kentten sürüldü ve Moğollar buldukları tüm malları yağmaladılar."[14] Moğol birlikleri sonunda savaşarak iç hisara girdiler ve sorunu yaratan valiyi canlı ele geçirdiler. Vali açgözlülüğünün cezası olarak, boğazına erimiş gümüş dökülerek öldürüldü.

Moğolların önlerine çıkanı ezip geçen süvari stratejileriyle ünlü olmalarına rağmen, Cengiz Han savaşlarının çoğunu müstahkem tepelere, sivri kazıklı çitlerle korunan kentlere karşı yapmıştır.[15] Moğollar rakiplerinden onlar için yeni olan bir savaş silahını, mancınığı hızla kopya ettiler; mancınık büyük bir karşı ağırlığın kuvvetini, uzun bir manivela kolu ve aynı uzunluktaki uzun bir esnek bocurgatla birkaç kat artırıyordu. Ya

13 'Ala-ad-Din 'Ata-Malik Juvaini, *Genghis Khan: The History of the World Conqueror*, 2. Baskı, çev. J.A. Boyle (Manchester: Manchester University Press, 1997), 80. Batı İpek Yolu boyunca uzanan tüm seferin ayrıntılı bir analizi için bkz. Richard A. Gabriel, *Subotai the Valiant: Genghis Khan's Greatest General* (Westport, CT: Praeger, 2004), 73-88.

14 Juvaini, *Genghis Khan*, 84.

15 Douglas S. Benson, *The Mongol Campaigns in Asia: A Summary History of Mongolian Warfare with the Governments of Eastern and Western Asia in the 13th Century* (Ashland, OH: Bookmasters, 1991), 19.

Avrupa'da ya da Müslüman Batıda icat edilen (ama belki de daha erken bir Çin katapultunun geliştirilmiş biçimi olan) mancınık, ağır bir taşı (genellikle 70 kilonun üstünde) insanları ve atları lobut gibi devirme ya da kapı ve surları parçalayıp geçme kapasitesinde, devasa bir güçle fırlatıyordu. Cengiz Han böylesi bir silahı yapabilecek Müslüman teknisyenler bulmuş ve onları ordusunda görevlendirmişti.

Daha yirmi yıl geçmeden Moğolların Batı kökenli kuşatma makineleri ile bunları imal eden teknisyenleri tüm Asya'yı bir baştan ötekine geçmişler, kuzey Çin'in müstahkem kentlerine saldırıyorlardı.[16] Bu nedenle Moğolların büyük, tahkim edilmiş kentleri ele geçirmeleri şaşırtıcı değildi. O dönem Asya'nın en büyük kentlerinden biri olan Bağdat 1258'de (Kubilay Han'ın Japonya'ya saldırmasından on beş yıl önce) Moğolların eline geçti.[17] Hakata Körfezi'ne saldıran büyük Moğol donanmasının, kalelere ve müstahkem kentlere saldırılabileceği beklentisiyle mancınık gibi kuşatma makineleri taşıyor olması çok muhtemeldir.

Moğol orduları genelde ancak iki koşulda yenilgiye uğruyordu. Birincisi, Moğol strateji ve taktiklerini bilen, iyi eğitimli profesyonel askerler zaman zaman onlara üstün gelebiliyorlardı. Tam zamanlı, eğitilmiş köle askerler olan Memluklar böyle bir kuvvettiler ve Moğolları Mısır'da yenmişlerdi. İkincisi, olumsuz arazi koşulları Moğol süvarilerinin etkinliğini sınırlıyordu. Dağlar Moğollar için ciddi bir sorundu. Atlılar burada büyük birimler halinde hareket edemiyordu. Her geçitte bir pusu olabiliyordu. Düşman yenildiğinde bile dağlarda kaybolup, Moğolların karşıt orduyu yok etme taktiğini uygulama ihtimalini yok ediyordu. Yığınsal ok saldırıları dağ kalelerine fazla zarar vermiyordu ve bu kalelerin kuşatılması da neredeyse olanaksızdı. Kalelerdeki birlikler çoğu kez, kaleye yiyecek sağlayan civardaki tarım alanlarını koruyabiliyorlardı. Örneğin dağların,

16 Bkz. Thomas T. Allsen'ın gerek Çin, gerekse Arap kaynaklarından yararlanarak mancınıkın kökenlerini ve bunun daha sonraki "göçlerini" araştıran parlak makalesi: "The Circulation of Military Technology in the Mongolian Empire," *Warfare in Inner Asian History (500-1800)*, ed. Nicola Dicosmo (Leiden: Brill, 2002) içinde, 265-294. Allsen, Marco Polo'nun Moğollara bu silahı kendisinin tanıttığı iddiasını tümüyle çürütmektedir. Makale, barut ve barutlu silahların Avrasya'ya yayılmasında Moğol İmparatorluğu'nun merkezi rolünü ikna edici biçimde savunmaktadır.

17 Moğollar 1259'da Suriye'nin Halep kentinde tek bir kapıya karşı yirmi mancınık kullanmış ve beş günlük bir kuşatmadan sonra kenti ele geçirmişti.

kalelerin ve kararlı direnişin bir araya gelmesi Çin'in güneybatı eyaletlerinden Sichuan'ın fethini yavaş, güç ve masraflı hale getirmişti. Moğollar Sichuan'ı fethetmeden önce otuz yılı aşkın bir süre hemen her yıl eyaletin dağlarında savaşmışlardı.[18]

Çin'in sahil düzlükleri Moğol orduları için aynı derecede güç bir araziydi. Kanallar bölgeyi çaprazlama kesiyor, pirinç tarlaları yılın büyük bölümünde su altında oluyordu. Büyük çaplı süvari hareketleri imkânsızdı. Birbirine yakın müstahkem kentler vardı ve bunlar birbirlerine yollardan daha çok, teknelerle bağlıydılar. Moğolların buraya uyum sağlaması gerekiyordu, bu amaçla ordularına Çinli ve Koreli liderlerle, Moğolların anayurtlarının kuru steplerinden böylesine farklı olan bu sulu arazide nasıl dövüşüleceğini bilen piyadeleri kattılar. Moğol orduları teknelerle yolculuk yapmayı ve kuşatma tekniklerini öğrendiler. Güçlü Çin mancınıkları imal etmeleri için zanaatkârlar topladılar. Çin birlikleri de barutlu silahları ilk kez kapsamlı olarak kullandılar.[19]

Samuray Savaşçılar

Hakata Körfezi kumsalında, Moğolların şimdiye kadar karşılaştığı en iyi eğitimli, en profesyonel ve en iyi donanımlı altı bin kişilik bir birlik vardı. Tıpkı Moğollar gibi, samuraylar da bütün bir toplumsal ve ekonomik sistemin seçkin ürünleriydiler. Japonya'nın parçalanmış siyasi sistemi içinde, seçkin aileler arasında sık sık savaş çıkardı ve seçkin erkekler (ve az sayıda seçkin kadın) için savaş sanatları okullarında formel bir eğitim zorunluydu. Bu okullardan birinin 19. yüzyıldan kalma metni, samuray eğitiminin odak noktasını ve sertliğini gözler önüne sermektedir. Öğrenciler burada örneğin silahsız dövüşü, boğuşmayı, kısa kılıç dövüşünü, hızlı kılıç çekmeyi, sopayla dövüşmeyi, hançer tekniğini, ip kullanımını ve at sırtında, zırh giyinmiş olarak ırmaklardan geçmeyi öğreniyorlardı.[20] Eğitim fiziksel olduğu kadar, zihinseldi de:

18 Huang K'uan-chung, "Mountain Fortress Defense: The Experience of the Southern Sung and Korea in Resisting the Mongol Invasions," *Warfare in Chinese History*, ed. Hans Van de Ven (Leiden: Brill, 2000) içinde, 233-234. Moğolların Yangtze Irmağı'nın kuzeyindeki tarım bölgelerine saldıran ve buraları fetheden ilk bozkır göçebe grubu olmadığını hatırlamak önemlidir. Moğollardan bin yılı aşkın süre önce bozkır göçebeleriyle tarım temelli hanedanlar arasındaki ilişkileri belirleyen ticaret, savaş, haraç ve fetih olmuştu ve göçebe temelli hanedanlar bazen bölgenin büyük kesimine egemen olmuşlardı. Bkz. Thomas Barfield, *The Perilous Frontier: Nomad Empires and China* (Cambridge, MA: Blackwell, 1989).

19 Bkz. May, *Mongol Art of War*, 109-114.

20 Balazs Szabo, "Initiation to the Art of War: A Preliminary Text of the Takenouchi School," *Acta*

> Acemi elinde kılıçla nasıl duracağını ya da herhangi başka bir şeyi bilmediğinden, aklına takılabilecek hiçbir şey yoktur. Kendisine saldırıldığı zaman, hiç düşünmeden saldırıyı savuşturmaya çalışır. Ama giderek ona birçok şey öğretilir, kılıcı nasıl tutacağı, zihnini nereye yoğunlaştıracağı ve diğer şeylere ilişkin eğitim alır. Böylece aklı bu şeylere takılacak ve rakibine saldırmaya kalkıştığında, hareketleri beceriksiz olacaktır. Ancak günler, aylar ve yıllar geçtikçe, sayısız eğitim ve her şey sayesinde, orada durup kılıcını tuttuğu an bilincini yitirecek ve sonunda başlangıçtaki, hiçbir şey bilmediği zamanın ruh haline geri dönecektir.[21]

Samuray ahlak kuralları teke tek dövüşü tercih ediyordu; Moğollarla ilk karşılaşmalarında bu çok büyük olasılıkla aleyhlerine olmuştu. Samuraylar, Moğolların teke tek dövüşmek isteyen bir rakibi ok yağmuruna tutmaktan hiç çekinmeyeceklerini çabuk öğrendiler. Samuraylar üstün kılıç becerilerinin yakın dövüşte sayıca azlığı telafi ettiğini de anladılar. Yakın tarihli bilimsel bir kitap, samurayların Moğol gemilerini uzaklaştırmak için "ilahi bir rüzgâra" gereksinimleri olmadığını inandırıcı biçimde savunmaktadır. Onlar Moğol saldırısını becerileri, zırhları ve eğitimlerine dayanarak püskürtmüşlerdi.[22]

Çin Denizi'nde Gemi Yapımı

Moğol işgal donanmasını Kore'den Japonya'ya getiren gemiler hangi tipteydi? Elimizdeki –az sayıda da olsa– kanıtlar taşıyıcıların büyük olasılıkla Kore'nin uzun mesafe ticaret gemileri olduğuna işaret etmektedir. O dönemden bir hanım aynasının dekoratif arkasında, dalgalı denizlerde yelkenleri kısılmış bu tip bir Kore gemisi görülmektedir. Gerçek teknelere ait bulunmuş kereste ve kaplamalar, bu teknelerin neredeyse düz karinalı olduğunu göstermektedir. Gemi yapımcıları kenarları birbirine bindirilmiş, üstünde zıvanalı geçmeler olan çam kaplamaları üst üste birleştirirler-

Orientalia Academiae Scientiarum Hung. 66, no. 1 (2013): 96.

21 Age, 103'ten naklen.

22 Bkz. *In Little Need of Divine Intervention: Takezaki Suenaga's Scrolls of the Mongol Ivasions of Japan*, çev. ve yorumlayıcı makale Thomas D. Conlan (Ithaca, NY: East Asia Program, Cornell University, 2001).

di. Zıvanalı geçmeleri yerlerine oturtacak çiviler karaağaçtan yapılıyordu. Meşe ağacından ağır bir çapraz eleman gövdeyi stabilize etmek üzere teknenin ortasına yerleştiriliyordu. Gövdenin alt kısmına aynı amaçla çapraz meşe kaplamalar takılıyordu. Gövdenin iki yanındaki üst kaplamalar, kalın meşeden bir diğer çapraz kiriş katmanıyla birbirine bağlanıyordu. Kaplama tahtalarının içinden geçen çapraz kiriş destek örüntüsünün Kore'ye özgü olduğu anlaşılmaktadır.[23] Kore sarayına Çin elçisi olarak giden Xu Jing, Kore gemilerinin dönemin Çin teknelerinden farklı olduğunu kaydetmişti.

Gerek Çin, gerekse Kore uzun mesafe gemilerinde kıçtan dümeni, teknenin ortasına yerleştirilmiş büyük bir direği ve daha küçük bir pruva yelkeni vardı. Yelkenler dikdörtgendi ve tirizlerle sağlamlaştırılmıştı. Çin ve Kore gemileri ağır çapayı kaldırmak için ırgat kullanırlardı (Kore aynasındaki sahnede de bu görülmektedir). Kore gemilerinde ahşap bir güverte vardı, ama güvertenin altındaki mekânın ambarlara bölünüp bölünmediği bilinmemektedir; ambarlar dönemin Çin gemilerinin bir özelliğiydi. Aynadaki sahnede güverteye yığılmış mallar ve bu malların sahibi olan zengin tacirler için geniş kabinler görülmektedir. Kore kaynakları bu gemilerde yetmiş kişinin rahat rahat yolculuk yapabileceğini belirtirler. Şu andaki arkeolojik ve görsel kanıtlarla mevcut metinlerin durumu, bu teknelerin büyüklüğü ve yük kapasitesi konusunda bir tahminde bulunmaya bile elvermemektedir.

Japonya'ya saldıran ikinci donanmayı oluşturan Çin gemileri hakkında ise elimizde yeterli maddi kanıtlar var. 1974'te Çinli arkeologlar Quanzhou Körfezi açıklarında çamurun içinden bir tekne çıkardılar. Geminin su çizgisinin altındaki bölümü şaşırtıcı düzeyde sağlamdı. Teknedeki madeni paralar gemiyi 1272'ye, Kubilay Han'ın Hakata Körfezi'ne ilk saldırısından yalnızca iki yıl önceye tarihliyordu. Gemi 34,4 metre uzunluğundaydı, 9,75 metrelik bir kemeresi vardı, yalnızca 3,04 metre su çekiyordu ve deplasman tonilatosu yaklaşık 375'ti. Karinası ve uçları düz olan tipik Çin gemilerinden farklı olarak, Quanzhou gemisinin omurgası bulunuyordu, kesiti V biçimindeydi ve pruvası sivriydi. On iki bölmeyle bölünen gövdede, üç direk yuvası vardı. Dümeni kıç bodoslamasında değil,

23 Kore sarayındaki Çin elçilerinden biri olan Xu Jing, Kore gemilerinin çağdaş Çin teknelerinden farklı olduğunu kaydetmişti.

kıç aynasındaydı. Üst üste binmiş kaplamalar demir çiviyle tutturulmuştu. Tütsü ağacı, karabiber ve kantaşından oluşan hamulesi, bunun Güneydoğu Asya'dan dönen bir uzun mesafe gemisi olduğu fikrini vermektedir. Bu tür bir gemiye belki de Japonya'ya asker taşıması için el konulmuştu.[24]

Japon arkeologlar son otuz yıldır 1281 savaşının fiziksel kalıntıları için Hakata Körfezi'nde araştırma yapmaktadırlar. Buradan Çin ve Kore tarzı çapalar, Çin seramikleri, disk biçiminde eklemli zırhlar ve Moğol savaşçıları için tipik silahlar gibi merak uyandırıcı kanıtlar elde edilmiştir. Körfez dibi taramalarında, muhtemelen bir geminin kalıntıları ya da birkaç geminin birbirine karışmış kalıntısı olan kereste yığınları görülmüştür. Kerestelerin çoğunun büyük Kore ticaret gemilerinde kullanılanlardan küçük olması, Moğolların ayrıca sahil teknelerine, hatta belki de düz karinalı ırmak teknelerine el koyduklarına işaret etmektedir.[25]

Arkeologlar 2013'te sağlam bir gövdenin bir kesiminin yerini belirlediler. Ultrason taramalar, Hakata Limanı'nda sahilin hemen açığında, yaklaşık bir metrelik bir çökeltinin altında, omurganın on bir metrelik bir bölümü ile buna bitişik kaplamaları ortaya çıkardı. Batık, seramikler, taş çapalar ve diğer nesnelerle çevrilidir. Kalıntılar şimdilik gömülü kalmakta, gelecekte çıkarılmayı beklemektedir.[26]

Daha geniş bir jeopolitik bakış açısından Japonya, Kore ve Çin'in doğu sahili, kabaca Avrupa'nın kuzey kıyılarıyla aynı büyüklükte, karmaşık bir denizcilik dünyası oluşturuyordu. Sarı Deniz'in bir yakasındaki Nagasaki (Japonya) ile öte yakadaki Şanghay (Çin) arasındaki mesafe sekiz yüz kilometredir, yani İskandinavya ile İngiltere arasındaki mesafeye hemen hemen eşittir. Kore ile Japonya arasındaki 160 kilometrelik mesafe kabaca, İngiltere ile Fransa'yı ayıran 40 kilometrelik Manş Denizi'yle karşılaştırılabilir. Yüzyıllar boyunca tıpkı İskandinavların İngiltere'yi işgal etmesi ve İngilizlerin Fransa'yı işgal için gemilerden yararlanması gibi, Çin, Kore ve Japon hanedanları da

24 Bkz. Christopher Wake, "The Great Ocean-Going Ships of Southern China in the Age of Chinese Maritime Voyaging to India, Twelfth to Fifteenth Centuries," *International Journal of Maritime History* 9, no. 2 (Aralık 1997): 51-81.
25 Bkz. Fitzhugh, Rossabi ve Honeychurch, *Genghis Khan*, 250-251.
26 *(Daily) Mail Online*, "Divers Find 13th Century Wreck from Kublai Khan's Mongol Invasion Fleet That Was Destroyed by 'Divine' Typhoon," http://www.dailymail.co.uk/news/article-2053656/Divers-13th-century-wrec-Kublai-Kahns-Mongol-invasion-fleet-destroyed-divine-typhoon.html.

birbirlerinin topraklarını işgal ettiler, birbirleriyle ticaret yaptılar, birbirlerinin gemilerine karşı korsanlığı desteklediler, birbirlerine saldırmak için ittifak yaptılar, yerel asileri bastırmak üzere birbirlerini yardıma çağırdılar ve yenik hükümdarlar ile iktidara göz dikenler için sığınak oluşturdular.

Kore, Japonya ve Çin hanedanları bazen deniz sınırlarını kapatarak, tacirlerin girişini ve yurttaşların çıkışını yasaklamayı tercih ettiler. Bu hukuki yasaklar etkin olmadı. Tacirler ve yolcular her zaman bunları aşmanın yollarını buldular.[27] Avrupa'da olduğu gibi, Çin Denizi bölgesindeki yerel ya da bölgesel güçler de, merkezi hükümetin uzanamadığı yeni limanlar buldular. Bu limanların en ünlülerinden biri olan, Çin'in güney sahili açıklarındaki Hainan Adası, Kubilay Han'ın seferi sırasında ve sonraki birkaç yüzyıl boyunca kaçakçılara hizmet etti.

Çin'in tarihi genellikle hanedanların tarihi olarak yazıldığından, Çin kraliyet sarayının karada ve denizde egemen güç olduğunu düşünebiliriz, ama durum böyle değildir. Devletlerin savaş halinde oldukları dönemler, istikrarlı, büyük hanedanlar dönemleri kadar sıktı. Çin'in güneyinin entegrasyonu, kuzey merkezli bir hanedan için her zaman zordu. Çökmekte olan hanedanlar bazen kendilerine denizlerin ötesinden Japon ya da Koreli bir müttefik ararlardı.

Musonlar ve Moğollar

Japonya'nın ikinci işgali için Kubilay Han'ın Güney Çin tersanelerine büyük bir işgal filosu sipariş ettiğini hatırlayalım. Tersanenin yaklaşık iki yılda (1279-1281) binin üzerinde gemi üretmesi, ciddi bir gemi inşa kapasitesine işaret etmektedir. Çin'in güney eyaletleri, çoğu Çin tekneleriyle olmak üzere, Güneydoğu Asya ve Hindistan'la yoğun bir deniz ticareti içindeydi.

Bu ticaretin yıllık ritmi en az beş yüzyıl için belirlenmiştir. Mayıs ile ekim arası, Güneydoğu Asya Adaları'ndan Çin anakarasına esen hâkim rüzgârlardan yararlanma zamanıydı. Ocak ile mart arası ise hâkim karadan

27 Örneğin Kore'nin güney sahili Çin'e üç geleneksel güzergâhla bağlıydı. Hatlardan biri kuzeye ve doğuya, Shandong Yarımadası'nın ucuna gidiyordu. İkincisi doğuya ve hafifçe güneye, Şanghay'ın yaklaşık üç yüz kilometre kuzeyindeki küçük bir limana gidiyordu. Üçüncü hat Yangtze Irmağı'nın ağzındaki Şanghay'a gidiyordu. Bkz. Choi Wan Ghee, *The Traditional Ships of Korea*, çev. Lee Jean Young (Seoul: Ewha Women's University Press, 2006), 66. Kuşkusuz Kore, Japonya ve Çin'in Doğu Asya denizlerindeki güç mücadelesi 20. yüzyıl boyunca sürmüş ve halen de sürmektedir.

denize rüzgârlarla dönüş zamanıydı. Bölge tacirleri bu örüntüyü biliyorlardı. Örneğin Araplar bu ticaret ritmini hızla öğrenmiş ve daha 9. yüzyılda bu konuyu yazmışlardı.

Kubilay Han önderliğindeki Moğollar 1279'da Güney Song Hanedanı'nın topraklarını fethettiklerinde, o dönemde dünyanın en "gelişmiş" bölgesini ele geçirdiler; yörenin belirgin özellikleri yoğun bir tarımsal nüfus, kanallara ve diğer altyapıya büyük yatırım, devlet bürokrasisi, gelişmiş bir sanayi tabanı, dünyanın en büyük kentlerinden bazıları ve büyük olasılıkla dünyanın en hareketli limanı vardı. Bölge hem iç kullanım ve ihraç malları, hem de ihracat sanayilerindeki on binlerce işçi ile kentlerde yaşayan milyonlara yetecek gıda üretiyordu.

Çin'in güney bölgesinin yavaş gelişimi yüzyıllar almıştı. Burası başlangıçta asgari bir tarıma sahip, hiçbir önemli kenti bulunmayan, kuzey Çin hanedanları için periferik bir kabile alanıydı. Merkezi çok uzaktaki kuzeyde olan Tank Hanedanı zamanında (MS 618-907), Jin Irmağı havzasına yerleşik tarımcılar geldiler. İlk tarımsal yerleşimler bataklık ve sıtma yatağı sahil düzlüklerinin yaylalarla sınırlarında ve ormanlık tepelerin aşağı alanlarındaydı ve bunlar çok büyük bir emek yatırımı olmadan teraslı çeltik tarlalarına dönüştürülebilirdi. İlk tarımsal yerleşimlerden belki bir yüzyıl sonra, yeni yerleşimciler bataklıkların bazılarını kuruttular, burada pirinç yetiştirdiler ve Jin Irmağı'nın ağzında Quanzhou Limanı'nı kurdular. Çin'in güney sahilinin daha aşağı kesiminde konumlanan Guangzhou'nun (Kanton) arkasındaki bölgede benzer bir yerleşim gerçekleşti.[28]

Endonezya açıklarındaki İntan batığını (yak. MS 1000) hatırlayın. Geminin ambarında bir dizi Çin imalatı ürün ağırlıktaydı: Java'nın seçkin kadınları için yapılmış, gelişmiş alaşımlı dökümden aynalar, saflığı Çinli müfettişler tarafından damgalanarak onaylanmış gümüş külçeler, Çin bakır para dizileri, bakır saplı demir tencereler ve her tür seramik. Bütün bu mallar güney Çin'in Fujian Eyaleti'ne yayılmış, küçük kentsel merkezlerde üretilmişti.

28 Hugh R. Clark, *Community, Trade, and Networks: Southern Fujian Province from the Third to the Thirteenth Century*'deki veri ve analizleri izliyorum (Cambridge: Cambridge University Press, 1991). Aynı derecede yararlı bir kaynak: Billy K.S. So, Prosperity, *Region, and Institutions in Maritime China: The South Fukien Pattern, 946-1368* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2000).

İntan batığı ile Kubilay Han'ın fethi arasındaki üç yüzyıl Çin'in güney eyaletleri, ama özellikle Quanzhou ve arkasındaki bölge için "sıçrama" yılları oldu. Curçenlerin bozkır ordularının dinmek bilmez baskısı 12. yüzyıl başlarında kuzey Çin'in fethine yol açtı; yapılan anlaşma sonucu Song Hanedanı imparatoru sarayını güneydeki Hangzhou'ya taşıdı ve kuzeyi işgalcilere bıraktı (bunlar daha sonra Jin Hanedanı olarak ülkeyi yönettiler). Kuzey yakılıp yıkılırken, güneyin refahı arttı. Mülteciler, zaten kuzey eyaletlerininkinden büyük olan nüfusu daha da artırdılar. Güney Çin, Güneydoğu Asya ve Hindistan arasındaki deniz aşırı ticaret ciddi artış gösterdi. Yakın tarihte Güneydoğu Asya sularında bulunan bu dönem batıklarından on binlerce Çin ihracı seramik çıkarılmıştır; çoğunluğu kâse ve kaplardan oluşan bu seramikler, binlerce işçi çalıştıran, oldukça büyük sanayilerin ürünüydü. Saray ve Konfüçyüsçü bürokratlar yabancı ülkelerin cazip ürünleri için istikrarlı bir talep sağlıyordu: kâfuru, suaygırı boynuzu, afyon, garu odunu, kakule, karanfil, muskat, kuş yuvası bitkisi, sığla ağacı, ejderha kanı (kırmızı bir reçine), ödağacı ve karabiber gibi ilaç ve baharat. Çok ithal edilen maddeler arasında asilbent, sandal ağacı ve çeşitli ağaç sakızları gibi dini törenlerde kullanılan hoş kokulu maddeler de bulunuyordu. Diğer bir ithalat kategorisini ise tüyler, fildişi, bağa, sedef, hayvan boynuzları ve derileri, sandal ağacı ve kara ağaç (*Dalbergia melanoxylon*) gibi, yüksek kaliteli zanaatlarda kullanılan hayvansal ve bitkisel ürünler oluşturuyordu. Madeni ürünler arasında bakır, altın, kalay ve kurşun vardı.[29]

Çin'in güney limanları, Güneydoğu Asya, Hindistan ve Ortadoğu'dan Japonya ve Kore'ye gidecek mallar için aktarma noktası işlevi görüyordu. Çinli tacirler, Çin mamullerini satmak ve ihracat kalemleri toplamak için düzenli bir akım halinde Çin'in güney eyaletlerinden Güneydoğu Asya limanlarına göçüyorlardı. Bu tacirler, genelde güney Çin limanlarındaki

29 Ticaret ve haraç meselesini iyi ele alınan bir kaynak: David C. Kang, *East Asia before the West: Five Centuries of Trade and Tribute* (New York: Columbia University Press, 2010). Ayrıca bkz. Stephen Tseng-Hsin Chang, "Commodities Imported into the Chang-chou Region of Fukien during the Late Ming Period: A Preliminary Analysis of Tax Lists Found in the Tung-his-yang k'ao," *Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c. 1400-1740*, ed. Roderich Ptak ve Dietmar Rothermund (Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 1991), içinde, 166-186. Aynı kitaptaki makalelerde bağa ticareti ve Çin'in güney eyaletlerinde Maldiv Adaları'ndan deniz kabuklarının kullanımı da tartışılmaktadır.

akrabalarına mal sevk etmeye devam etseler de, çoğunlukla Güneydoğu Asya'ya yerleşiyor ve yerel kadınlarla evleniyorlardı.

Bu hızla gelişen bölgenin 1279'da Moğol güçlerinin eline geçmesi nasıl bir fark yarattı? Kısa dönemde, Güneydoğu Asya anakarası ile adalarındaki imparatorluklar, Moğolların emperyalist genişlemesinin hedefleri oldular. Kubilay Han bugün Vietnam, Myanmar (Burma) ve Java olan bölgelere saldırmak üzere ordular gönderdi. Burma uzun bir seferden sonra (1277-1287) teslim oldu.[30]

Vietnam'ı fethetme amaçlı daha uzun süreli savaş üç seferden oluştu (1257-1258, 1284-1285 ve 1287-1288).[31] Bir bütün olarak bakıldığında, Vietnam işgallerinin ritmi ve sonuçları, Japonya'nın işgaliyle aynıydı. Moğollar limanları ele geçirebiliyorlardı, ama içerlere girdiklerinde, Vietnam'ın sahil bölgesi bir Moğol komutanının kâbusuydu –ırmaklar ve sulama kanallarıyla kesilen çamurlu, sıtma yatağı bir düzlük. Süvariler fiilen hiçbir işe yaramıyordu. Daha da kötüsü, düzlük dik dağlara dayanıyor, bunlar da krallar ve ordular için gizlenme yerleri sağlıyordu.[32] Vietnam'a üçüncü Moğol istilası Hakata Körfezi'nde yaşananların, biraz daha küçük bir ölçekte tekrarıydı. Vietnam'ın Champa Krallığı askerleri, Moğol üssünün aşağısında Bach Dang Irmağı'nın dibine sivri uçlu demir çubuklar çaktılar. Champa gemileri daha sonra Moğol gemilerini kendilerini kovalamak üzere ırmağın aşağısına doğru çektiler. Deniz çekilirken, Moğol gemileri kazıklara oturdu. Üç yüz Moğol gemisinin çoğu battı. Geri kalanlarını da Champa birlikleri yaktı.

Java'yı denizden fethetme girişimi de, Hakata Körfezi'ndeki yenilgi kadar çarpıcı olmasa da, başarısızlığa uğradı. Java'da başlangıçta sağlanan başarılar kalıcı bir ittifak ya da zaferle sonuçlanmadı. Java kralı bir karşı saldırıyla, Moğol ordusunu gemilerine çekilmeye zorladı. Muson rüzgârlarının

30 Marco Polo, fethinden kısa süre sonra Burma'yı ziyaret etti ve bize başkentin kısa, çok da yardımcı olmayan bir betimlemesini bıraktı. Bkz. *The Travels of Marco Polo: The Complete Yule-Cordier Edition* (New York: Dover Publications, 1993), 3:87. Stephen G. Haw, Marco Polo'nun yer adlarını bilinen tarihi yerlerle ilişkilendirmek için değerli bir çabada bulunmuştur: *Marco Polo's China: A Venetian in the Realm of Khubilai Khan* (Abingdon, BK: Routledge, 2006).

31 Japonya'da olduğu gibi, Moğollar kuzey Vietnam'ın Tran hanedanı ile orta Vietnam'ın Cham hanedanından haraç ve tam kişisel itaat talep ettiler. Her ikisi de haracı gönderdiler, ama kişisel itaat konusunda kesin konuşmadılar.

32 Aynı sulak sahil düzlükleri ile arkadaki dağlar bileşiminin 1970'lerde Amerikan güçlerinin Vietnam'da yenilgisinde de etkili olduğunu belirtmekte belki de yarar vardır.

kısa süre sonra tersine dönecek olması, Moğol birlikleri için düşman bir adada mahsur kalma tehlikesi yarattığından, Moğol donanması Çin'e geri döndü.

Öte yandan, Moğolların Güneydoğu Asya'yı fethetme girişimlerinin başarısızlığı uzun vadede Çin, Güneydoğu Asya, Hindistan ve Ortadoğu'nun birleşik bir denizcilik dünyası içinde bütünleşmelerini fazla etkilemedi. Güney Çin'i fetheden Moğollar burada, düşmanları Song'a karşı kendilerine aktif destek veren yabancılardan okuryazar idareciler olarak yararlandı. Moğolların, sağlayacağı vergiler nedeniyle ticareti de teşvik etmeye ihtiyaçları vardı. Mal akışı sürdü, vergiler ödendi ve yabancı tacirler zenginleşti. Belki de istilaların başarısızlığı, Çin nüfusunun artmasından ve gerek Moğolların, gerekse yerel Çin seçkinlerinin yabancı mallara, göründüğü kadarıyla sınırsız talebinden daha önemsizdi. Çin gemileri ve tacirleri bu okyanus ötesi bütünleşmenin aktif unsurlarıydı. Hakata Körfezi Savaşından yaklaşık elli yıl sonra, ortaçağın büyük gezgini İbni Battuta Hindistan'ın güneybatı sahilindeki Kalikut Limanı'nda demirlemiş, on üç Çin ticaret gemisinden oluşan bir filo gördü:

> Bu büyük gemilerin, hasır gibi örülmüş bambu çubuklarından yapılan on iki ile üç arası bir sayıda yelkeni vardır. Bunlar hiç indirilmez, rüzgârın yönüne göre döndürülür; tekne demirliyken rüzgârda dalgalanmaya bırakılır. Bir gemi altı yüzü denizci, dört yüzü asker olmak üzere toplam bin kişi taşır... Teknenin dört güvertesi ve tacirler için odaları, kabinleri ve salonları vardır; her kabinin bölümleri ve helası bulunur ve yanında cariyelerini ve karılarını getiren kabin sakini tarafından kilitlenebilir.

Çin, Kubilay Han'ın fetihleriyle Asya bozkırlarına ve Güneydoğu Asya'nın denizcilik dünyasına uzanan, daha büyük bir imparatorluğun parçası olmuştu. Dönemin Çinli yazarları ve daha sonraki tarihçiler Moğol dönemini, Çin üstünde fazla etkisi ve genelde büyük önemi olmayan bir sapma olarak ele almışlardı.[33]

33 Çinli yazarlar yüzyıllarca Çin'in bu dönemde dünyanın merkezi olarak konumunu yitirmesini kabullenememişlerdir. Bkz. T.H. Barrett, "Qubilai Qa'an and the Historians: Some Remarks on the Position of the Great Khan in Pre-Modern Chinese Historiography," *The Mongol Empire and Its Legacy*,

Çok yanılmışlardır. Moğolların dünyayı fethetme hedefleri sonucunda Doğu Asya gerek Marco Polo'nun karayolu, gerekse Ortadoğu'dan, Hindistan'ı dolaşıp, Güneydoğu Asya'yı geçerek ulaşan denizyolu aracılığıyla Avrupa ile ayrılmaz biçimde bağlanmıştır.[34] Kristof Kolomb'un Atlas Okyanusu4nun ötesine yelken açması ile Vasco Da Gama'nın Afrika'nın batı sahilinden aşağı inmesinin aynı nedene dayandığını kaydetmekte belki yarar vardır: Moğol hanlarının efsanevi zenginliklerine giden bir yol bulmak ve bunların neyle değiş tokuş edilebileceğini keşfetmek.

ed. Reuven Amitai-Preis ve David O. Morgan (Leiden: Brill, 1999) içinde, 250-259. Çin'de Moğol egemenliğinin yalnızca bir buçuk yüzyıl sürmesine rağmen, etkileri çok derin olmuştur. Bkz. Hidehiro Okada, "China as a Successor State to the Mongol Empire," aynı kitapta, 260-272. Ayrıca bkz. Henry Serruys'un *The Mongols and Ming China: Customs and History*'de yeniden basılan iki önemli makalesi (Londra: Variorum Reprints, 1987).

34 Carpini'nin anıları için bkz. *Friar Giovanni Di Plano Carpini, The Story of the Mongols Whom We Call Tartars*, çev. Erik Hildinger (Boston: Branden Publishing Co., 1996).

Sekizinci Bölüm

BREMEN KOKESİ

Weser Irmağı'nın kıyısında koke diye bilinen büyük bir açık deniz teknesinin inşaatı 1380'de tamamlanmak üzereydi. Geminin düz karinasından birbirine çivilenmiş, üst üste binmiş kaplamalar yükseliyordu. Kalın çapraz kirişler yanları birbirine bağlıyordu. Dönemin Viking yelkenlileriyle karşılaştırıldığında, koke tıknaz ve bodurdu –modern bir araştırmacının ifadesiyle, bir okyanus depolama konteynerinin zarafetine sahipti. Söz konusu kokenin Batı Avrupa, Baltık ve İskandinavya arasında dökme mal taşımaya başlayamayıp batması bizim için bir şanstır. Geminin nasıl battığını kesin olarak bilen yok, ama en büyük ihtimal dev bir dalganın Bremen Limanı'na, sonra da Weser Irmağı'nın içine dalmış olmasıdır. Dalga direkleri ve güverte üstü bazı yapıların eksik olduğu, yarı tamamlanmış gemiyi çekip, limana sürüklemiş, gemi de orada batmıştı. Gövdenin büyük bölümü sağlam kalmış, batığı sualtı çökeltisi kaplamıştı.

Arlésienne adlı tarama gemisi 8 Ekim 1962'de Bremen Limanı'nın genişletilmesi sırasında batığı buluncaya kadar, gemi orada gömülü ve unutulmuş olarak kaldı. Liman inşaatı şefi bu keşfi devlet müzesine bildirdi ve ortaçağ tarihi ve gemileri bölümü müdürü Siegfried Fliedner alanı ziyaret etti. Fliedner ve diğer ziyaretçiler deniz alçaldığında ortaya çıkan batığa yürüyerek ulaşabileceklerini hayretle fark ettiler. Fliedner geminin –dik bir omurga ve görece düz bir karina, tek bir direk, birbirine eklenmiş geniş kaplamalarıyla oldukça yüksek yanlar, dik eğimli, hemen hemen düz bir kıç ve kemane bir baş gibi– bir ortaçağ kokesinin özelliklerine sahip olduğunu anlamıştı. Devlet müzesinin müdürleri sanat tarihçileriydi ve kokeyle fazla ilgilenmemişlerdi; batığı kurtarmaya fon tahsis etmediler. O sırada Fliedner'in elinden tek gelen şey, küçük parçaların akıntıyla sürüklenmemesi için batığın çevresine kümes teli çekmek ve Bremen sakinleri arasında acil bir para toplama kampanyası başlatmaktı. Gelgit nedeniyle alan günde iki kez su altında kalıyordu. Bir dalgıç çamurlu sularda el yordamıyla çalışarak, su çekmiş tahtaları yerinden gevşetti, yüzer bir vinç de bunları yüzeye çıkardı. Alanda çizim ya da ızgara fotoğraflama yapmak için

ne zaman, ne de para vardı. Dört yıl sonra kokenin bütün ana parçaları, kuruyup parçalanmamaları için tanklarda tutuluyordu.

Fliedner para toplamayı sürdürürken, yerel bir arkeolog olan Rose Marie Pohl-Weber deniz dibinde batığın küçük parçalarını ve diğer kalıntılarını arama gibi zahmetli bir işe girişti. Pohl-Weber 1,2 m x 1,8 m büyüklüğünde bir dalgıç çanının içinde yüzlerce saat çalışarak, deniz dibini elleriyle santim santim inceledi ve bir metal detektörüyle araştırdı. Yüzlerce tahta parçasına ek olarak marangoz aletleri, kalafatlamada kullanılan mengeneler, hatta bir hançer buldu. Tahta parçaları su tankları içindeki daha büyük parçaların yanına kondu. Fliedner kokenin konulacağı özel bir müze için para toplarken, tahta kemereler, yan tahtaları ve küçük parçalar yedi yıl boyunca suda bekletildi.

Daha sonra Werner Lahn adlı bir gemi yapımcısının nezaretinde rekonstrüksiyona başlandı. Lahn altı yüzyıldan daha eski bir yapım sürecini yeniden canlandırmaya çalıştı. Önce büyük ölçüde sağlam kalmış omurgayı yere koyduktan sonra, bu üç boyutlu yapbozun iki bini aşkın parçasını yerlerine yerleştirmeye başladı. Yardımcıları çoğu kez ağır, su çekmiş kemere ve kaplamaları kaldırmak için bir tepe vinci kullandılar. Bu değerli tahtaların kurumaması için, ekip yüzde 97'lik bir nem ortamında çalışıyordu. Alt kaplamaların kenarlarındaki geçmeli pimler omurgadakilere uyuyordu; böylece geminin altının tamamen düz olduğu ortaya çıktı. Yan tahtalar bindirme kaplaması diye bilinen bir tarzda üst üste bindirilmişti. Gemi yavaş yavaş biçimlendi. Rekonstrüksiyon 1979-1980 kışında tamamlandı, ama Lahn ve diğerleri kokenin kamuya sergilenecek kadar sağlam olduğuna emin değillerdi.

Tamamlanmış gövde devasa bir paslanmaz çelik tankın içine yerleştirildi. İki aşamalı bir işlemle tahtanın hücre yapısındaki suyun yerini –otomobillerdeki antifrize çok benzeyen– etilen glikoz aldı. Bu işlemin ortaçağdan kalma tahtayı güçlendireceği ve stabilize edeceği umuluyordu. Bunun işe yarayıp, yaramayacağını kimse bilmiyordu. Bremen kokesi bu işlemin o zamana kadar uygulandığı en büyük ahşap nesneydi. Suyun yerini etilen glikolün tümüyle alması yirmi yıl sürdü. Kokenin kayda değer düzeyde sağlam olduğu ortaya çıktı ve gemi 17 Mayıs 2000'de müzenin en



Resim 16. Bremen kokesinin rekonstrüksiyonu, Gemi Müzesi, Bremenhaven.
Fotoğraf: Uwe W. Friese, Wikimedia Commons.

önemli objesi olarak Bremerhaven'in Schiffahrts Müzesindeki yerini aldı.[1] Bremen kokesi hiçbir zaman yelken açmamıştı, ama şimdiye dek bulunan en eksiksiz koke batığıdır ve yelken açması planlanan eski bir dünyaya harika bir pencere açmaktadır.

Kokenin Tasarımı

Koke bir açık deniz gemisi olarak ilk ortaya çıktığında (yak. 1150), Viking yelkenlileri hâlâ Kuzey Avrupa, Baltık ve İskandinavya denizlerine hâkimdi. Bu zarif tekneler yüzü aşkın savaşçıyı taşıyor, gerektiğinde kürek çekiliyor, mümkün olduğunda yelken açılıyordu. MS 800 ile 1000 arasında Viking orduları İngiltere, İskoçya ve İrlanda'nın büyük bölümünü ve kuzey Fransa'nın bir kesimini fethetmişlerdi. Bunu izleyen yüzyılda Sicilya Adası

1 Bremen kokesinin bulunması, tanımlanması ve restorasyonunun öyküsü şu makalede anlatılmaktadır: Gabrielle Hoffmann ve Per Hoffmann, "Sailing the Bremen Cog," *International Journal of Nautical Archaeology* 38, no. 2 (2009): 282-283.

bile Vikinglerin doğrudan torunları olan Normanlar tarafından fethedilmişti. Alçak su çekimli yelkenliler Vikinglerin Thames'den Volga'ya kadar ırmakların çok yukarısındaki yerleşimlere saldırmalarına olanak sağlıyordu. Genelde Viking yelkenlileri ticaretten çok, fetih ve yağmalamaya uygundu. Güvertesiz yapısı hamule için koruma sağlamıyor, kürekçiler fiilen mevcut mekânın tümünü kaplıyordu. Gene de Viking fetihlerinin doruğa ulaştığı dönemde, bu yelkenli nakliye için de kullanılıyordu. Viking yelkenlisinin daha geniş bir biçimi İskandinavya'dan binlerce aileyi yerleşim için İngiltere ve Fransa'ya taşımıştı.

Bilim insanları kokenin kökeni konusunda uzun zamandır fikir ayrılığı içindedirler; bu konuda Hollanda, Kuzey Almanya, İskandinavya ve Baltık ülkeleri rekabet halindedir.[2] Koke, anlaşıldığı kadarıyla Viking yelkenlisinden oldukça farklı bir gelenekten gelmektedir. Kokenin başlangıçta omurgasız olan düz, sağlam karinası, belki gelgitli ırmak ağızlarında karaya oturtulup, yeniden yüzdürülmek üzere yapılmış bir ırmak teknesine işaret etmektedir.[3] Koke tarzı kalıntıların tüm arkeolojik buluntularının yakın tarihli analizleri, gemi yapımcılarının kokenin açık deniz türünün Danimarka ve İsveç'te geliştirildiği fikrini vermektedir.[4] 1200 yılına gelindiğinde Kuzey Avrupa'nın deniz hatlarında çok sayıda koke işliyordu. 1350'de salt Fransa-İngiltere şarap ticaretinde binden fazla koke seferdeydi.[5] Tahmin edilebileceği gibi, kayıtlar 14. yüzyılda kokelerin birçok kez korsan saldırısına uğradıklarını göstermektedir. Yaklaşık 1200 ile 1450 arasında, iki buçuk yüzyıl boyunca Avrupa'nın kuzey sahillerindeki egemen ticari tekne biçimi kokeydi.

2 Örneğin bazı araştırmacılar kokeyi Weser Irmağı bölgesinde yak. MÖ 200'e tarihlenen cenaze kaplarında bulunan basit, düz altlı tekne modelleriyle ilişkilendirmektedir. Diğer araştırmacılar ise, Hollanda kentlerinde MS 800 ve sonrası basılan ve düz altlı bir tekneyi gösteren madalyon ve sikkelere dayanarak kokenin Hollanda kökenli olduğunu savunmuşlardır. Bkz. Owian T.P. Roerts, "Descendents of Viking Boats," *Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship, 1000-1650*, ed. Robert Gardiner (Londra: Conway Maritime Press, 1994) içinde, 11.

3 Frederick M. Hocker, "Bottom-Based Shipbuilding in Northern Europe," Frederick M. Hocker ve Cheryl A. Ward, *The Philosophy of Shipbuilding: Conceptual Approaches to the Study of Wooden Ships* (College Station: Texas A&M University Press, 2005) içinde, 65-93.

4 Ole Crumlin-Pederson, "To Be or Not to Be a Cog: The Bremen Cog in Perspective," *International Journal of Nautical Archaeology* 29, no. 2 (2000): 239.

5 Timothy J. Runyan, "The Cog as Warship," *Gardiner, Cogs, Caravels and Galleons* içinde, 48.

Kokenin iyi noktaları nelerdi? Bunlardan birincisi ve en önemlisi, büyüklüğüne oranla büyük taşıma kapasitesiydi. Kokeler tipik olarak 15 ile 24 metre uzunluğunda, 5 ile 8 metre genişliğindeydi. Koke yükte ağır, pahada hafif dökme hamule için idealdi. İkincisi, koke Viking gemisinin büyük emekle yarılmış ağaçlarından farklı olarak biçilmiş kaplamalarla yapıldığı için, imalatı daha ucuzdu.[6] Üçüncüsü, kokeler çok daha küçük bir mürettebatla çalışıyordu. Bir Viking gemisinde genelde yüzden fazla kürekçi olmasına karşın, tek yelkenli kokenin yalnızca on beş ile yirmi kişilik bir mürettebata ihtiyacı vardı.[7]

Önemli teknolojik değişimler kokenin hızla daha iyileşmesine yol açtı. 1225'e gelindiğinde dümen (Hollanda, Baltık ve İskandinavya'nın sahil kentlerinin madeni paralarında görüldüğü gibi) yandan, kıça taşınmıştı. Büyük bir kıç bodoslaması dümeni geminin kontrolünü sağlıyordu; ancak bunu hareket ettirmek için ihtiyaç duyulan güç ya ek bir dümenciyi ya da bir makara sistemini gerektiriyordu. Bu buluş hızla yaygınlaştığı ve daha sonraki kokelerin tümünde kullanıldığı için belli ki tasarımcılar ve yapımcılar kıçtan dümenin ek bir dümenci bulundurmaya değdiği kanısındaydılar.[8] Kokenin daha sonraki versiyonlarında üçgen yelkenli küçük bir mizana direği vardı ve bu da dümene yardımcı olabiliyordu.

Peki, koke tasarımının sorunları neydi? Günümüz denizcileri her zaman kokenin ters rüzgâra karşı seyredemeyeceğinden şüphelenmişlerdir. Bir geminin, tipik olarak, rüzgâra karşı yol alabilmesi için rüzgârı önce bir kontradan, sonra diğer bir kontradan alarak seyretmesi gerekir; bu manevraya tramola denir. Tramola yavaştır ve zigzag yolun her ayağında yelkenin yeniden ayarlanmasını gerektirir. Kokenin büyük, ağır yelkeni bu manevrayı zorlaştırıyordu. Bremen kokesinin 1990'larda yapılan kopyaları bunu doğrulamaktadır. Kokeler olumlu rüzgârda iyi gidiyor, ama tramola gerekirse fazla yol alamıyorlardı. Kokelerin mürettebatları çoğu kez, örneğin İngiltere'den Fransız sahiline gitmek için limanda olumlu bir rüzgâr beklerlerdi. Pek hoş olmayan bir senaryoda, ters bir rüzgâr kokeyi kayalara sürüklüyordu. Olumsuz rüzgâr sorununun gerçek

6 Age.
7 Richard W. Unger, *The Ship in Medieval Economy, 600-1600* (Londra: Croon Helm, 1980), 139.
8 Gardiner, *Cogs Caravels and Galleons*, 48.

çözümü, ancak koke döneminin sonunda, 1400 ile 1450 arasında ortaya çıkan üç direkli gemiydi.

Yapımcılar ve gemi sahipleri kısa sürede daha büyük kokelerin daha kârlı olduğunu fark ettiler. Arkeolojik ve belgesel kanıtlar 1200'ler ve 1300'lerde 24 metre uzunluğunda, 14 metre genişliğinde, daha büyük kokelere doğru bir eğilimi gösterir. Ancak bu büyük kokeler hiçbir zaman küçükleri yok edemedi. Bazı rotalarda büyük kokeler egemendi, ama küçükleri kısa sahil hatlarında ya da belirli metalar için oldukça yeterliydi. Bremen kokesi epey geç tarihli (1380) olmasına karşın, oldukça küçük, belki yalnızca 75-85 tonluktur.[9]

Gemi Yapım Malzemeleri

Koke yapım malzemelerinin, hiçbirinin tersanelerin bölgesinden temin edilmediğini, bunların çok sayıda uzmanlaşmış sanayiden getirildiğini vurgulamakta yarar var. Kereste İskandinavya ve Baltık bölgesinden elde ediliyor ve kokelerin yapıldığı çok sayıda limana sevk ediliyordu. Kalafatlama için katran ve reçine Rusya'dan geliyordu. Kalafatçılık uzman bir zanaatkârlıktı ve gemi yapımcıları ya da yelken yapımcıları ile karıştırılmaması gerekiyordu. Kalafattaki lifler, kentlerde tüketim için kesilen hayvanların derisinden geliyordu. Kuzey Avrupa'nın geniş bir bölgesinde yer alan birkaç kent, gemi yapımı için özel imal edilmiş malların üretiminde birbiriyle rekabet içindeydi. Örneğin Dorset'teki Bridgeport o dönemde İngiltere'nin önde gelen halat yapım kentiydi. Halatlar "beyaz" (katranlanmamış) ya da "siyah" (katranlanmış) olarak satın alınabilirdi.[10] Bridgeport Avrupa'daki diğer halat merkezleriyle rekabet ediyordu. Demir gemi donanımı İsveç, Hollanda, Belçika ya da Almanya'daki maden eritme ve dökümünde uzmanlaşmış kentlerden geliyordu. Külçe demir hem ithal ediliyor hem de yerel olarak çıkarılıyordu. Bu dönem boyunca, özellikle Baltık gemileri için branda yelkenlerin başlıca kaynağı Brittany ve güneybatı Fransa'ydı.[11] Dönemin mantar şamandıraları da İspanya ile uzmanlaşmış bir ticarete işaret ediyor.

9 Age.
10 Ian Friel, *The Good Ship: Ships, Shipbuilding and Technology in England, 1200-1520* (Londra: British Museum Press, 1995), 95.
11 Age, 97.

Gemiler, kârların çekici olduğu ya da siyasi zorunlulukların gerektirdiği zamanlar dışında, genelde kışın fırtınalı ve bulutlu Kuzey Deniz'inden kaçınırlardı. Örneğin Fransa-İngiltere şarap ticaretindeki koke sahipleri, mevsimin en erken şaraplarının en yüksek fiyatları getirdiğini, baharda daha erken yelken açma tehlikesini göze alanların kârlı çıkacaklarını bilirlerdi. Şarap ticaretinde çalışan kaptanlar, yılın herhangi bir zamanında Fransız sahillerine gitmek için İngiltere'nin güney sahilinde ya da Manş Adaları'nda uzun süre uygun rüzgâr beklemeyi kabullenmişlerdi.[12]

Kuzey denizlerindeki ticaretin çoğu karanın görünebildiği bölgede gerçekleşirdi. Kaptanlar yerlerini belirlemek ve tehlikelerden kaçınmak için karadaki yer bulma işaretleri konusundaki bilgilerinden yararlanırlardı. Bu işaretler, örneğin bir burundaki belirgin bir ağaç gibi doğal olabilirdi. Dağlık bir burunda inşa edilmiş bir kilisenin kulesi ya da yamaç üstündeki bir kale ve mazgalları gibi insan yapımı nesneler de karadaki bir yeri belirliyordu. Koke döneminde bazı manastırlar özellikle tehlikeli kayaları ya da resifleri belirlemek için açık havada ateş yakarlardı. Gemi sahipleri bu hizmet için manastıra bir ücret öderlerdi. Örneğin İngiltere sahillerinde arkeolojik kazılar yaklaşık iki düzine erken dönem deniz feneri saptamıştır.[13]

Yerkürenin eğimi nedeniyle, bir gözlemci ne kadar yüksekteyse, bir yön bulma işaretini o kadar uzaktan görebilirdi. Bu nedenle koke yapımcıları daha başlangıç dönemlerinden itibaren direğin üstüne bir gözetleme platformu eklemişlerdi. Modern deneyler bu özelliğin bir işaretin görülmesine neredeyse on beş kilometre eklediğini göstermiştir.[14] Geminin altında suyun ne kadar derin olduğunu saptamak için iskandil atılması da aynı derecede önemliydi. Arkeologlar koke döneminden birkaç iskandil bulmuşlardır. Bunların çoğunun üstünde dipten çamur toplayan küçük bir oyuk vardır. Tecrübeli kaptanlar geminin konumunu çamurun renk ya da dokusundaki değişikliklerden belirleyebilirlerdi. Kokelerin muhtemelen (Çin'de icat edilen, ama Kuzey Avrupa'da ilk kez yaklaşık 1200 tarihli bir metinde adı geçen) bir pusulaları vardı, ama güvenilir haritaları yoktu. Gene de kap-

12 Giliian Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping* (Londra: Leicester University Press, 1997), 98.
13 Age, 84.
14 Age, 66-168.

tanlar yıldızlara, dalga örüntüleri ve akıntılar hakkındaki bilgilerine ve kara işaretlerine dayanarak, açık denizde seyir becerisine sahiptiler.[15]

Kokenin erişebildiği dünya, limanların sınırlamalarına da tabiydi. Hemen hemen tüm limanlar, denize akan ırmaklar üstündeydi. Irmağın yukarısındaki limanların, ırmak aşağısındakilere göre üç avantajları vardı. Birincisi, çevredeki bölgenin ürettiği şeylere (yün, tahıl, şarap, kömür, hayvan derisi ya da inşaat taşı) daha yakındılar. Dökme malların karayolundan nakliyesi çok pahalı, ırmak nakliyesinin on misli kadar daha fazlaydı.[16] İkincisi, ırmağın yukarısındaki limanlar açık deniz gemileri için yüklenir ve boşaltılırken fırtınaya karşı daha güvenceliydi. Üçüncüsü, ırmağın yukarısındaki limanlara denizden saldırı biraz daha zordu. Irmağın yukarısındaki limanların başlıca dezavantajı suyun sığ olmasıydı. Büyük dökme yük taşıyıcıları bu limanlara ulaşamıyor ve dökme malların ırmağın aşağısındaki gemiye mavnalarla getirilmesi gerekiyordu.

Öte yandan tacirler, kaçınılmaz olarak daha çok su çeken, daha büyük gemiler istiyorlardı. Limanlar, yeni ve daha büyük gemilere uyum sağlamak için, fırtınalara, yıkıcı deniz kabarmalarına, sellere ve saldırılara daha açık olmalarına rağmen ırmağın aşağısına taşındılar.[17] Koke çağı başladığında ırmağın aşağısındaki limanlar hemen hiç gelişmemişlerdi. Son derece dar ve işaretlenmemiş gemi kanalları kayaların ya da resiflerin arasından geçerdi. Sadece denizin yükselerek azami su derinliği yarattığı zamanları bilen yerel bir kılavuz limanın değişken koşullarıyla başa çıkabilirdi. Koke bir kez güvenle limana girdikten sonra, meyilli bir kıyıya çekilirdi. Karinasının düz olması geminin yükleme ve boşaltma sırasında dik durmasını sağlardı. Eğer kılavuz gelgit zamanını yanlış hesaplamışsa ya da ırmak kıyıları doluysa, gemi ırmağın çamurlu yatağına otururdu.[18] Neyse ki kokenin düz karinası onun dik kalmasını ve sular yükseldiğinde yüzmesini sağlardı.[19]

Yakınlardaki ırmak limanları bu ticaret için birbirleriyle rekabet eder ve ırmak ağzındaki çamurlu kıyıları iyileştirmeye çalışırlardı. Birçok

15 Gardiner, *Cogs Caravels and Galleons*, 40.
16 Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, 121.
17 Age, 104.
18 Gardiner, *Cogs Caravels and Galleons*, 47.
19 Age.

liman, doğal ırmak kıyılarına eğimli ahşap duvarlar örmüş, böylece sahildeki depolara daha yakın derin su olanağı yaratmıştı. Bu duvarlarda kullanılan ahşapların büyük bölümü, sökülmüş gemilerden gelirdi. Biraz daha geç bir tarihte bu ahşap duvarlar, taş örgü dikey duvarlarla kaplandı. Başta Thames boyunca olmak üzere bu duvarla örülmüş ahşap duvarlar bugün, koke çağı gemi tasarımı için en zengin arkeolojik kaynaklardan biri haline gelmiştir.[20]

Kokelerle Taşınan Mallar

Her dökme mal öngörülebilir bir yıllık örüntüyle hareket ediyordu; bu da koke sahiplerinin ne zaman hangi limanda olmaları gerektiğini, yükleyecekleri malın ne olduğunu, boşaltacaklarının ne olduğunu ve bir sonraki limanda ne zaman olmalarının beklendiğini bilmeleri demekti. Koke, Roma İmparatorluğu'nun çöküşünden bu yana Kuzey Avrupa'da görülmeyen, birbirleriyle bağlantılı, uzmanlaşmış bir ticaret dünyasını yeniden yarattı.[21]

Bu dökme mallar nelerdi? Nereden gelip, nereye gidiyorlardı? Ren şarapları ile Alman birası Rusya, İskandinavya ve Baltık ülkelerine gidiyordu.[22] Baltık bölgesi, İngiltere'nin ana kereste kaynağı olarak Norveç ile rekabet ederek sonunda onun yerini aldı; kerestenin bedeli, teknelerin geri dönüşünde İngiliz kumaşı sevkiyatıyla ödeniyordu.[23] İngiliz yünü Flanders'e gönderiliyor, Flanders ise bütün Kuzey Avrupa'ya, Baltık ülkelerine ve İskandinavya'ya yüksek kaliteli kumaş temin ediyordu.[24] Cornwall kalayı da çok geniş bir alanda hareket ediyordu. İskandinavya kendi ithalatının bedelini, bütün Kuzey Avrupa'da kent işçileri için temel protein haline gelen tuzlanmış morinadan büyük miktarlarda ihraç ederek karşılıyordu. İsveç madenlerinden çıkarılan kireçtaşına oyulmuş vaftiz kurnalarına bugün bile

20 Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, 110.
21 Jan Bill, "The Cargo Vessels," Lars Berggren, Nils Hybel ve Annette Landen, *Cogs, Cargoes, and Commerce: Maritime Bulk Trade in Northern Europe, 1150-1400* (Toronto: Pontifical Institute of Medieval Studies) içinde 92-112.
22 Richard Unger, "Beer: A New Bulk Good of International Trade," Berggren, Hybel ve Landen, *Cogs* içinde, 113-127.
23 Wendy R. Childs, "Timber for Cloth: Changing Commodities in Anglo-Baltic Trade in the Fourteenth Century," Berggren, Hybel ve Landen, *Cogs* içinde, 181-211.
24 Gardiner, *Cogs Caravels and Galleons*, 40.

tüm Baltık bölgesi kiliselerinde rastlanıyor.[25] Demir artık yalnızca demir madenleri yakınında işlenmiyordu. Kokeler külçe demiri Flanders, İngiltere ve İsveç'teki uzmanlaşmış atölyelere taşıyordu. Koke döneminin zırh giyen şövalyeler zamanı olduğunu ve bir şövalyenin normalde dört atı bulunduğunu hatırlayalım. Danimarka bu atlardan binlercesini yetiştiriyor ve bunlar kokelerle tüm Kuzey Avrupa'ya sevk ediliyordu.[26] Rusya kürk, balmumu, takılar ve ilaçlar için kehribar, Flanders'deki boya sanayii için potas ve gemi kalafatlamak için katran ihraç ediyordu. Polonya gibi ihtiyaç fazlası olan bölgelerden, Kuzey Avrupa'nın büyüyen kentlerini beslemek için çok büyük miktarlarda tahıl sevkiyatı vardı. Bir tacirin 1350 yılından muhasebe defteri kokelerin yalnızca dökme mallar değil, zenginler için lüks kalemler de taşıdıklarını göstermektedir. Tacir, Danimarka'nın üst sınıfına Bruge'dan yüksek kaliteli renkli kumaşların yanı sıra karabiber, zencefil, muskat, badem ve incir tedarik ediyordu.[27] Baltık limanlarının en büyüğü olan Lübeck'teki tahıl ardiyeleri koke ticaretinin ölçeği hakkında bir fikir vermektedir. Bu taş depolama tesisleri, Londra'ya bir yıl yetecek kadar tahıl alıyordu.[28]

Neyse ki, koke dönemine ait İngiliz limanlarından çok sayıda önemli ithalat kaydı günümüze kalmıştır. Bunlardan fıçı ve varillerin içinde şaraptan tuzlu balığa, balmumundan katrana kadar çok çeşitli mal bulunduğu görülmektedir.[29] Şarap fıçıları, içi karayosunu ya da diğer bitkisel malzemeyle kaplanmış beşiklerin içine dikkatle yerleştiriliyordu.[30] Güneyin portakal ve incir gibi meyveleri Kuzey Avrupa'da aranan lüks kalemlerdi; bu nedenle onlar da çok dikkatli paketleniyordu. Tahıl çuval ya da fıçı içinde sevk ediliyordu.[31] Yünler çuval içindeydi. Post, kürk ve baharat balya haline getiriliyordu. Tuz, kömür, kalay ve kurşun çoğu kez ambalajsız olarak ambara konuluyordu.

25 Lars Berggren, "The Export of Limestone and Limestone Fonts from Gotland during the Thirteenth and Fourteenth Centuries," Berggren, Hybel ve Landen, *Cogs* içinde, 143-180.
26 Bjorn Poulson, "The Widening of Import Trade and Consumption around 1200 A.D.: A Danish Perspective," Berggren, Hybel ve Landen, *Cogs* içinde, 46.
27 Age, 40-44.
28 Rolf Hammel-Kiesow, "Lübeck and the Baltic Trade in Bulk Goods for the North Sea Region, 1150-1400," Berggren, Hybel ve Landen, *Cogs* içinde, 65.
29 Gardiner, *Cogs Caravels and Galleons*, 41.
30 Friel, *Good Ship*, 134.
31 Age.

Genelde kokelerle dökme ticaretinin etkisi, diğer başarılı dökme ticareti ağlarınınkine benzerdi. Nüfuslarını beslemeye yeterli tahıl ve balık temin edilen kasabalar ve kentler büyüdüler; buna paralel olarak özel imalat ve el işlerine talep arttı. Şarap, bira ve yünlerine yeni pazarlar bulan kırsal alandaki özel ürün üreticilerinin sayısı da çoğaldı. Bu üreticiler, kendi arazileri gıda üretimi yerine tek bir metaya tahsis edildiğinden, giderek ithal gıdaya bağımlı oldular. Ticari balıkçılığın yaygınlaşması, artan kent nüfuslarıyla aynı hızda ilerledi. Metal işçiliği ya da dokumacılık gibi uzmanlıklar artık madenlere ya da sürülere bağlı değildi. Düşük maliyetle dökme nakliyat ham maddelerin ucuza nakli ve imalatın değişik aşamalarının madenlerden çok uzaklarda yapılabilmesi anlamına geliyordu.

Bira yapımı ve gelişmekte olan kokeyle bira nakliyesi işi Hansa Birliğinin (Kuzey Avrupa kentlerince oluşturulan ticari bir birlik) ticari ağına ve bu ağın Kuzey Avrupa denizleri çevresindeki değişik piyasalara verdiği hassas tepkilere ışık tutmaktadır. Kuşkusuz bira üretiminin tarihi ortaçağdan çok daha geriye gitmektedir. Erken ortaçağda bira genellikle küçük bira imalathanelerinde ve manastırlarda üretilmekte ve yerel olarak içilmekteydi. Bu bira çabuk ekşidiği için "taze" olarak, yani yapımından hemen sonra içilirdi. 1300 yılı dolaylarına kadar deniz aşırı bira ticareti azdı. Mevcut, dağınık belgelerden kaptanların mürettebat için bira taşıdıkları ve yolculuğun sonunda kalan birayı da sattıkları anlaşılmaktadır.

Birayı bir ihracat kalemi haline getiren şerbetçiotu oldu. Almanya'da bira üreticileri içkinin lezzetini artırmak için biraya şerbetçiotu çiçeği eklemeye başladılar. Bira yapımcıları 1300 dolaylarında şerbetçiotunun biranın ekşimesini yavaşlattığını fark ettiler (gerçekten de bira sanayiindeki modern kimyagerler, şerbetçiotunun güçlü bir anti bakteriyel niteliği olduğunu doğrulamışlardır). Şerbetçiotlu bira yolculuğa dayanıklıydı. Hansa Birliği kentleri çok geçmeden bira ihracına başladılar. Hansa limanlarının arkasındaki tarıma yeni açılmış topraklarda tahıl ve şerbetçiotu yetiştiriliyordu. Başta Bremen ve Hamburg olmak üzere kentler şerbetçiotlu bira üretmeye, Hansa gemileri de bunu satmak için yelken açmaya başladılar.[32]

32 Hansa'nın gelişimi ve şerbetçiotlu bira ihracatının anlatımında Unger, "Beer" den yararlanılmıştır, 112-127.

Daha ilk sevkiyatlardan başlayarak, Hansa birası fiyatta rekabet edemedi. Yerel bira her zaman daha ucuzdu. Hansa tacirleri bira üreticilerinden yüksek kaliteli, lezzetli bir bira talep ediyor ve bunu birinci sınıf bir ürün olarak satıyorlardı. Rostock, Danzig (Gdansk) ve Wismar gibi diğer Baltık kentleri çok geçmeden şerbetçiotlu bira ticaretinde Bremen ve Hamburg'a katıldılar. Bu kentler standart hacimli bir bira fıçısı üstünde anlaştılar; görevlendirdikleri müfettişler de birayı rıhtımdan ayrılmadan önce tadıp, onaylıyorlardı. Bira Amsterdam, Londra, Bruges ve diğer liman kentlerindeki bu konuda uzman Hansa ithalatçılarına gönderiliyordu.

Şerbetçiotlu bira Flanders, Hollanda, İngiltere ve özellikle de çok az tahıl üreten, dolayısıyla da yerel bira sanayii olmayan Norveç'te tuttu. Ama Fransa'da kendine pazar bulamadı. Hansa kentleri tüm diğer metalarda olduğu gibi, bira için de bölgeler belirlediler. Örneğin Danzig Norveç'e bira sağlıyordu, ama İsveç ve Danimarka krallarıyla siyasi ve ekonomik çelişkiler Hansa'nın bu bölgelere bira ihracatını büyük ölçüde azalttı. Hamburg ise Amsterdam, Flanders kentleri ve aşağı Ren kasabalarına bira veriyordu. 14. yüzyıl sonlarında Hamburg'un bira üretimi yılda yirmi dört milyon fıçıydı. Salt Amsterdam'a bira ithalatı, her biri yılda iki sefer yapan, yüzü aşkın gemiyi dolduruyordu. Hollanda ithalat kayıtlarına göre biranın miktarı yılda toplam bir buçuk milyon galon civarındaydı.

15. yüzyıl başladığında, şerbetçiotlu bira yapımı becerisi tüm Kuzey Avrupa'ya yayılmıştı. Bu süreçte Hansa tekel olmaktan çıktı. Hansa'nın buna yanıtı, dikkatle kontrol edilen standartlar içinde üretilen ve lüks meta pazarına satılan daha da kaliteli bir bira yapmak için, bira üreticilerinin becerilerinden yararlanmak oldu. Bu strateji onlarca yıl başarılı oldu ve bu standartlar günümüzün yüksek kaliteli Alman birasının temelini oluşturdu.

Bu örneğin işaret ettiği gibi, koke ticareti dünyasında servetler çoğu kez yeni süreçler, yaratıcı ticari modeller ve piyasaya hızlı yanıt verme sayesinde kazanılıyordu. Hansa aynı zamanda ekonomik dayatmalar ve silahlı güçte de uzmandı. Şimdi kokenin bu itiş-kakışlı, siyasi ve askeri dünyasına gözümüzü çeviriyoruz.

Kokenin yükselişi ile gevşek Hansa ekonomik konfederasyonunu birbirinden ayırmak olanaksızdır. Trave Irmağı üstünde (günümüz doğu Almanya'sında) Lübeck Limanı'nın ve 1159'da Hansa'nın kuruluşuyla yeni bir ticari model ortaya çıktı ve otuz yıl içinde Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin, Danzig, Riga ve Elbing buna dahil oldu. Hansa'nın yeni iş modeli iç kesimlerdeki üreticileri, yalnızca meta satıcısı olmaktan çıkarıyor, dökme mal ticaretinde ortak yapıyordu.[33] Hansa piyasaya süreceği metalar için uzun vadeli alıcılar araştırarak rizikoyu azaltıyor ve tüm üyeleri için düzenli kâr sağlıyordu. Bir kuşak sonra Hansa Bruges ve Londra'da, Norveç'teki Bergen'de, İsveç'teki Visby'de, Rusya'daki Novgorod'da ticari üsler oluşturmuş ve İskandinav ve Rus tacirleri Baltık'tan çıkarmıştı. 1200'lerin ortalarında Hansa'nın yün ve kalay gibi İngiliz dökme malları sevkiyat tonajı İngiliz gemilerininkini aşmıştı.[34]

Bilim insanları şimdi Hansa'nın formel ya da yasal bir örgütten fazla bir şey olduğunu kabul etmektedir. Hansa'nın özgün ve belirgin bir kültürü vardı. Hansa'nın çalıştığı limanlarda benzer konut ve antrepo tarzları yaygındır. Arkeolojik kazılar tercih edilen çanak çömlek tarzlarını ve renklerini belirlemiştir. Üyeler, birçoğunun muhtemelen iki dil bilmesine rağmen, Alçak Almanca [Almanya'nın düzlük kuzeyinde konuşulan bir lehçe –Plattdeutsch] konuşurlardı. Tacir üyeler genellikle akrabalık ve evlilik bağlarıyla birbirine bağlıydılar.[35]

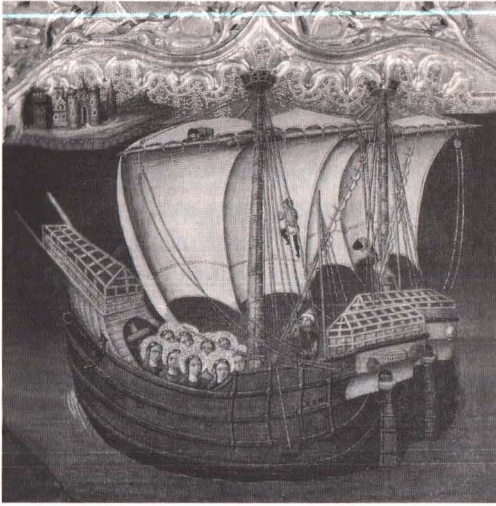
Koke çağı bir savaş çağıydı. Kokenin egemen olduğu dönemin kabaca yarısı, Yüz Yıl Savaşlarıyla (1337-1453) çakışır. Hansa yalnızca yeni bir iş modeli nedeniyle değil, kokeyi silahlı bir ticaret gemisi –aslında zamanının en etkin savaş gemisi– haline getirdiği için de başarılı olmuştu.

Bu dönemin başında en gelişmiş savaş gemisi Viking yelkenlisiydi. Savaşların çoğu karada yapılır, kalkan duvarları ve göğüs göğüse dövüş merkezini oluştururdu. Deniz savaşları ise yalnızca su üstüne taşınmış, göğüs göğüse dövüşlerdi. Aslında mevcut silahlar gemileri batırmazdı.

33 Gardiner, *Cogs Caravels and Galleons*, 38. Deniz temelli ticaret ile kara temelli üreticiler arasındaki bu ortaklık Lübeck'in mühründe resimlenmiştir (1294).

34 Age.

35 Bkz. Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, 115.



Resim 17. Her iki kokede de bulunan burun ve kıçtaki ahşap yükseltilere dikkat ediniz. Cubells Aziz Ursula Kilisesinin (Katalonya, yak. 1450) sunak süsünden bir ayrıntı, halen Katalonya Ulusal Sanat Müzesinde bulunuyor. Fotoğraf: Mcapdevila, Wikimedia Commons.

Zaten mesele gemi batırmak da değildi. Viking tekneleri batırılmayacak kadar değerliydiler. Amaç tekneyi ele geçirmek ve mürettebatı köle yapmak ya da onları fidye için tutmaktı. Tipik bir savaşta borda kancalarıyla tekneler birbirine bitiştirilir, savaşçılar alçak küpeştelerin üstünden öteki gemiye üşüşür ve kargaşa başlardı.

Kokeler deniz savaşının bu dinamiğini tümüyle değiştirdiler. Kokelerin suyun üstünde çok daha yüksek durmaları, tekneye çıkmayı güçleştiriyordu. Gemi tasarımcıları bu yükseklik avantajını kısa sürede belirleyici bir askeri avantaja çevirdiler. Başa ve kıça tahtadan kuleler inşa ettiler; arbaletçiler bunların üstünden saldırgan bir Viking yelkenlisinin açık güvertesini kasıp kavurabilirlerdi. Düşmana atılan taşlar bile öldürücüydü. 1200 yılına gelindiğinde gerek krallar, gerekse korsanlar kokelerin üstüne Viking yelkenlileri göndermekten vaz geçmişlerdi.[36] Kokenin temel askeri düzenindeki geliştirmeler tedrici ve deneysel oldu. Daha geç dönemin büyük kokelerde, geminin ortasında direği çevreleyen üçüncü bir ok platformu bulunuyordu.[37]

36 Unger, *Ship in the Medieval Economy*, 246.
37 Age, 252. Ayrıca bkz. Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, 154-156.

Hansa, 1234 ve 1239'da Danimarka'ya karşı olduğu gibi, zaman zaman kokelerini deniz harekâtlarında kullanmıştı. Daha da önemlisi 1284 ve 1285'te Norveç kralına karşı yürütülen deniz seferleriydi. Kral Hansa'nın ticaret haklarını ihlal etmiş, Hansa'ya, ödemeyi reddedeceği vergiler koymuş ve daha sonra da Hansa gemilerine saldırmıştı. Buna karşılık olarak Hansa kokeleri Norveç limanlarını ablukaya aldılar ve Norveç'e giden tahıla ambargo koydular. Norveç'in tahıla o kadar çok ihtiyacı vardı ki, kral bir ateşkesin ardından birliğin ticari haklarını geri verdi.[38]

Bir koke savaşının az sayıdaki betimlemelerinden biri, o çok ünlü ortaçağ tarihçisi ve öykü anlatıcısı Jean Froissart'a aittir. Froissart 1337 dolaylarında Ardennes ormanı yakınlarındaki Fransız kenti Valenciennes'de doğmuştu. Yirmi yaşına geldiğinde gerçek mesleğini bulmuş, krallar arasındaki siyasi rekabetlere ve özellikle de savaşta kahramanlık ve cesarete ilişkin öyküler anlatmaya ve yazmaya başlamıştı. Yazar her iki taraftan da savaşa fiilen katılanları ve askerleri arayıp buluyordu. Bunu izleyen elli yıl boyunca Froissart Avrupa'da saraydan saraya, hamiden hamiye dolaştı, anlatıları derledi ve bunları tarihi öykülere dönüştürdü. Yazıları kendi zamanında popülerdi ve yapıtlarının çok sayıda elyazması kopyası hâlâ mevcuttur.[39]

Kendisi gözlemlemese de, Froissart 12 Haziran 1340'ta, Flanders'in ana limanı Sluys açıklarında İngilizlerle Fransızlar arasında meydana gelen deniz savaşının ayrıntılı bir öyküsünü yazdı. Fransa Kralı VI. Philip'in donanmasında Akdeniz'den çok sayıda hızlı, manevra kabiliyeti yüksek kadırga vardı; bu tekneler alçak su çekimleriyle limanlara saldırmak için idealdiler. Froissart Fransız donanmasında, aralarında daha önce ele geçirdikleri İngiltere Kralı III. Edward'ın *Christopher* adlı büyük gemisi de dahil, 120'yi aşkın gemi olduğunu söyler.[40] Gemiler limanın önüne dizildiler.

Kraliyet kayıtları kaybolduğundan, İngiliz donanmasının büyüklüğü tartışma konusudur. Donanma muhafazakâr bir tahminle belki de 160 gemilikti.[41] Bu gemilerin çoğu krala hizmet etmeye zorlanan ticari

38 Gardiner, *Cogs Caravels and Galleons*, 43.

39 *Froissart's Chronicles*, ed. ve çev. John Joliffe (Londra: Penguin Books, 2001), xv-xviii.

40 Jean Froissart, *The Chronicles of Froissart*, çev. John Bourchier, Lord Berners, ed. G.C. Macaulay (Londra: Macmillan and Co., 1895), 61.

41 Susan Rose, "Battle of Sluys," Eric Grove, *Great Battles of the Royal Navy* (Londra:Arms and Armour, yak. 1994) içinde.

kokelerdi. Krallar gemi sahiplerine aylık standart bir ücret öderlerdi, ama krala hizmet rizikolu bir işti. Kayıplar karşılığında tazminat düzensiz ve güvenilmezdi.[42] Birçok kokede artık başta ve kıçta, arbaletçilerin ve okçuların yerleştirilmesi için yapılan ve taş atılacak bir yer işlevi de gören "kaleler" bulunuyordu. Kralların, kalesi olmayan kokelere el koyduklarında bunlara "kaleler" taktırdığı anlaşılmaktadır. İngiliz gemileri batıdan geldiler ve güneş gözlerine girerken savaşa girişmemek için rotalarını değiştirdiler. Donanmayı piyadelerin olduğu bir geminin her iki yanında, esas olarak okçularla dolu gemiler bulunacak biçimde düzenlediler. Fransız donanması İngiliz gemilerine saldırdı, ama İngiliz okçular kadırgaların açık güvertelerine alevli oklar yağdırdılar. Kokelerin kalelerinden atılan kayalar kadırgalarda delikler açarak bunları batırdı.[43] Borda kancaları çarpışan gemileri birbirlerine bitiştirdi ve savaş şiddetli bir göğüs göğüse dövüşe dönüştü. "Birçok silahlı eylem, zapt etme ve kurtarma olayı gerçekleşti ve nihayet büyük *Christopher* İngilizlerin eline geçti, içindeki herkes ya esir alındı ya da öldürüldü... Savaş gerçekten sert ve korkunçtu."

Savaş sabahın erken saatlerinden öğlene kadar sürdü ve Fransız güçlerinin tümüyle yok edilmesiyle sonuçlandı. Edward bundan sonraki birkaç günü civardaki küçük ve büyük beylerin sadakat yeminlerini kabul ederek geçirdi, Fransa tacının kendi hakkı olduğunu Valenciennes'in pazar yerinde ilan etti ve yeni müttefiklerine ziyafet çekti.

Askeri açıdan üstün bir savaş teknesi olan koke, bir yandan da en çok tercih edilen ticari tekne olmayı sürdürdü.[44] İngiltere kraliyet belgeleri kralın ticaretten elde edilen kârın çok iyi bilincinde olduğunu göstermektedir.[45] Kralın el koyduğu kokeler, asker taşımak ya da bir savaşa katılmak için harcadıkları zamanın kabaca iki katını kralın ticari işlerinde harcıyorlardı.

42 Gardiner, *Cogs Caravels and Galleons*, 53.
43 Froissart, *Chronicles*, 62.
44 Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, 255-256.
45 Friel, Good Ship, 29. Ticaretteki belirsizlikler Atlas Okyanusu sularındaki ilk deniz yasasının yolunu açtı; yasa, 1159'da Akitanyalı Eleanor'un uyduğu ve yürürlüğe soktuğu biçimiyle Akdeniz (ve nihayetinde Roma) hukukuna dayanıyordu. Yasanın elli iki maddesi denizdeki birçok kayıp türüne, limanlara giriş ve çıkışlara ilişkin ve gemi tamirleri sırasındaki sorumlulukları tanımlamaktadır. Metin için bkz. http://www.admiraltylawguide.com.

Kokenin Çöküşü

Kokenin çöküşü hızlı oldu. Uzun süre Kuzey Avrupa'nın başlıca ticari teknesiyken, 1400'den sonra deniz yollarından fiilen kayboldu. Bu çöküş, daha önce büyük ölçüde ayrı olan iki denizcilik dünyasının, kuzey denizleri (kokenin memleketi) ile Akdeniz (kürekli kadırga) arasındaki sınırın yıkılışı olarak görülebilir. Akdenizli gemi yapımcıları 13. yüzyılda kuşkusuz Haçlı Seferleri sırasında önce hacı gemileri, sonra da savaş gemisi olarak kullanılan kuzey tarzındaki kokeleri biliyorlardı. Ama Akdeniz'de hiçbir tersane böyle bir gemi inşa etmedi. Kürekli kadırga ile latin yelkenli Akdeniz gemilerinin egemen gemi tasarımları olarak kalmalarının geçerli bir nedeni vardı. Akdeniz rüzgârları yön ve güç olarak değişkenliğiyle kötü bir üne sahiptir. Koke daha çok yük taşıyabilirdi, ama latin yelkenli Akdeniz yelkenlisi ile kürekli kadırga ters rüzgârlarda kokeye göre daha iyi yol alıyordu.[46] Kokelerin Akdeniz'de yapılmaması gibi, Kuzey Avrupa'da da kadırga inşa edilmiyordu. İngiliz kralları Ceneviz kadırgalarıyla mürettebatlarını düzenli biçimde savaş gemisi olarak kiralamalarına rağmen, İngiltere'nin hiçbir yerinde hasarlı kadırgaları tamir edecek tersane işçisi bulamıyorlardı. Kokenin yapımı kadırgadan öylesine farklıydı ki, İngiliz tersane işçilerinin becerileri kadırgaların tamirine bile yetmiyordu.

Ancak 1350 dolaylarında savaş ve ticaret bu iki dünyayı birbiriyle ilişkilendirmeye başladı. Kokeler, Cebelitarık Boğazı'ndan geçip, İspanya'yı dolaşarak Venedik'e yük getirmeyi başarıyorlardı. Koke döneminin ikinci yarısında, Cenevizler gibi Akdeniz'in denizci güçleri bu tür tekneleri kendileri yapmaya başlamışlardı. Örneğin 1375'te Ceneviz tacirleri artık Yunanistan'ın Sakız Adası'ndaki madenlerden şapı, İngiltere'deki kumaş boyama merkezlerine doğrudan sevk ediyorlardı. Yeni Ceneviz kokeleri büyüktü; altı yüz tonluk bu gemiler Hansa teknelerinin üç katı kapasiteydi.[47] Ceneviz yatırımcıları büyük kokelerin yapımının pahalı, ama kârlı olduğunu fark etmişlerdi. Genelde bunlar, Akdeniz'de yaklaşık bir yıllık hizmet demek olan altı ile sekiz seferde maliyetlerini çıkarıyorlardı.[48]

46 Unger, *Ship in the Medieval Economy*, 129-132.
47 Age, 186-188.
48 Age.

Özellikle Akdeniz'de gemi yapımcıları bir kokenin taşıma ve askeri özelliklerine, ama bir kadırganın manevra kabiliyetine sahip, yeni hibrid gemiler arayışına girdiler. Örneğin 1400'lerden kalma resimlerde yuvarlatılmış derin pruvası ve bir kokenin düz, yüksek, eğik kıçı olan gemiler görülmektedir.[49] Hibridler kokenin tek direğini terk edip, gemiye çok daha fazla manevra kabiliyeti veren iki direğe geçmişlerdi.

Gemi tasarımındaki deneylerin birçoğu topların tasarımla nasıl bütünleştirilebileceğine odaklanmıştı. Gemi yapımcıları silahları önce güverteye koydular, ama bu yalnızca güvertede kalabalık yapmakla kalmıyor, ağırlık merkezi fazla yüksek ve bu nedenle iyi yol yapamayacak bir gemi ortaya çıkıyordu. Küçük kalibreli toplar kokelerin baş ve kıçındaki kalelerden ateşlenebilirdi, ama daha ağır bir topun geri tepmesi geminin dengesini ciddi biçimde bozuyordu. Topları yerleştirmek ve geminin saldırıya açık kıçını korumak için kare bir arka profil denendi. 1500 ile 1530 arasında kazanan çözüm, topları yükseltilmiş bir ambar düzeyine yerleştirmek ve silahları gövdeye açılmış, menteşeli kapaklarla korunan menfezlerden ateşlemekti.[50]

Topların gemi tasarımına entegrasyonu sürecinin başarılı ve başarısız yönleri vardı. 1510'da denize indirildiğinde *Mary Rose* İngiltere'nin en büyük ve en yoğun silahlandırılmış gemisiydi. 1545'te ani bir fırtına gemiyi top menfezleri açık ve toplar dışarı çıkmışken yakaladı. Açık top menfezlerinden içeri su girdi. Gemi hızla su doldu, yana yattı ve battı. Sualtı arkeologları *Mary Rose*'u 1971'de buldular. Gemi sudan çıkarıldı, restore edildi; halen İngiltere'de Porstmouth'da çok etkileyici bir müzede bulunmaktadır. Daha da dikkat çekici bir başarısızlık örneği *Vasa*'dır. 1628'de Stockholm'de denize indirilen gemi ağır toplarla öylesine aşırı yüklenmişti ki, yelken açması ya da manevra yapması olanaksızdı ve denize indirilmesinden birkaç saat sonra battı. *Vasa* 1961'de bulundu, sudan çıkarıldı, sonraki on yıl boyunca restore edildi; şimdi Stockholm'deki Vasa Müzesinin merkezi objesini oluşturuyor.

En büyük değişiklik geminin yapımında oldu. Yeni hibridler düz bir karinanın üstüne inşa edilmiyor, sağlam bir kaburganın kaplanma-

49 Age, 169-171.
50 Hutchison, *Medieval Ships and Shipping*, 160-162.



Resim 18. Üç direkli modern bir koke olan *Lisa from Lübeck*. Fotoğraf: Nobbip, Wikimedia Commons.

sıyla yapılıyordu. Bu dirençli yapım tekniği gemiyi topları taşıyacak ve bunları ateşleyecek kadar sağlam hale getiriyordu. 1500'e gelindiğinde bu yeni tasarımlar yeni tip gemiler –Yeni Dünya'nın keşfini gerçekleştirecek karavela ve kalyonlar– olarak tanımlanacak kadar yaygınlaşmıştı (bkz. 10. Bölüm).

Bremen kokesinin üç kopyası bu gemilerin ters rüzgâra karşı gidemediklerini ve tecrübeli bir mürettebatta bile deniz tutması yaratacak, kısa aralıklı baş-kıç hareketine yatkın olduğunu göstermiştir.[51] İngiltere'den batı İspanya'daki Santiago de Compostela'ya kokeyle yolculuk yapan bir hacının yazdığı bir şiir de buna işaret etmektedir. İlk fırtına belirtisinde hacılar artık et yiyip, bira içemiyorlardı; öylesine deniz tutmasına uğramışlardı ki, yalnızca tuzlu kızarmış ekmek yiyebiliyorlardı. Ambarın sürekli pompayla yıkanması gerekiyordu ve koku insanı "neredeyse öldürecek" kadar kötüydü.[52]

Gene de koke Kuzey Avrupa'ya yolcular için kalacak yer, kıçtan dümen ve dökme mal ticaretini kârlı yapacak bir kesit gibi yenilikler getirdi. İskandinavya, Baltık, Hollanda, Belçika, kuzey Fransa ve İngiltere'nin gelişen, birbiriyle bağlantılı dünyasında ve buna eşlik eden zanaatlar ve sanayideki uzmanlaşmada koke temel önemdeydi. Kentlere gerekli yiyecekleri taşıdı. Viking yelkenlisinin askeri egemenliğine son verdi. Koke, Kuzey Avrupa denizleri ile Akdeniz'in denizcilik dünyaları arasındaki sınırın kalkmasında belirleyici rol oynadı. Geç ortaçağın en büyük denizcilik buluşu olan üç direkli, tam donanımlı geminin öncüsüydü. Onun öykülü tarihi şimdi Bremen kokesinin koyu renkli, on sekiz metrelik gövdesinde vücut bulmaktadır.

51 Bkz. Hoffmann ve Hoffmann, "Sailing the Bremen Cog."

52 "The Pilgrims Sea-Voyage" (Trinity College, Cambridge'in elindeki bir el yazmasından, MS. R, 3, 19, t. Hen.VI.), *The Stacions of Rome*, ed. Frederick J. Furnivall (New York: Greenwood Press, yeniden basım, 1969).

Dokuzuncu Bölüm

BERBERİ SAVAŞ KADIRGASI

Hıristiyan Cenova'dan bir kürekli kadırga filosu 1587 Nisan'ında batı Akdeniz'de Müslüman Cezayir'e ait daha küçük bir savaş kadırgası filosunu kovaladı. Cezayir gemileri muhtemelen Cenevizlerden daha hızlı giderek, kendi limanlarına ulaşmaya çalışıyorlardı. Kader buna elvermedi. Bir fırtına Cezayir filosunu İspanya'nın doğu sahili açıklarındaki Balear Adaları'na sürükledi. Gemilerden biri, İbiza'yı oluşturan iki adadan güneydeki Formentara'nın kayalıklarında battı. 250 kişilik mürettebattan, 15'i dışında hepsi boğuldu. Müslüman mürettebattan on ikisi ile kürekçi oturaklarına kendilerini bağlayan zincirleri kırmayı başaran üç köle, geminin kalaslarına ve tahta parçalarına tutunarak karaya çıktı. Ancak bu batık Akdeniz'de yüzyıllarca süren Müslüman-Hıristiyan savaşlarında üzücü bir istatistikten daha büyük bir sonuca yol açacaktı.

Batan kadırgada Richard Hasleton adında zincirli bir İngiliz Hıristiyan forsa da vardı; Hasleton yalnızca bu batıktan değil, bir dizi maceradan ve heyecanlı firardan da sağ kurtulmuştu. Bu korkusuz denizcinin yazdırdığı anıları o çağda Akdeniz dünyasının merkezinde yer alan kadırgalarla köleliğin ayrıntılı bir betimlemesini sağlamaktadır.[1]

Akdeniz Kadırgaları

Hasleton ile köle arkadaşlarının kürek çektikleri ne tür bir gemiydi? Bu dönemin kadırgaları çok nadiren 30,5 metreden uzundu ve genellikle enleri 6 metre kadardı.[2] Hasleton'ın gemide 250 kişi olduğu iddiası inandırıcı görünmektedir. Müslüman mürettebat muhtemelen elli denizciden oluşuyordu; bunların çoğunluğu geminin ortasındaki büyük latin yelkeni toplamak ve açmak için gerekliydi. (Gemilerin çoğu kez kıçta daha küçük

1 Richard Hasleton, *The Strange and Wonderful Things That Happened to Rd. Hasleton...* (Londra, 1595). Edward Arber, *An English Garner: Ingatherings from our History and Literature* içinde tekrar basım (Londra: Archibald Constable and Co. [yak. 1910]).

2 Daha uzun kadırgalar hem başta, hem de kıçta sarkma eğilimindeydiler. Denizcilik terminolojisinde bu sorun "hogging" olarak bilinir. Çözümü teknenin iki ucuna da kalın bir halatı bağlamak ve bunu gererek de uçları kaldırmaktı. Bu halat, MÖ 4. yüzyıldan bir filonun "Gemi Envanteri" yazıtında her tekne için değinilen teçhizatın önde gelen bir parçasıydı.

bir latin yelkeni oluyordu.) Bir Berberi kadırgasında tipik olarak başta bir ile üç top ve bazen her iki yanda birer küçük top bulunuyordu. Bütün bunlar bir topçu ile bir doldurucu gerektirecekti. Diğer mürettebat arasında aşçılar ve yardımcılarıyla kuşkusuz kaptan ve köle nezaretçileri bulunacaktı. Kürek çeken mürettebatın her yanda otuz kürek ve her kürekte, kendi oturaklarına zincirlenmiş üç adam olmak üzere 180 köleden oluşması muhtemeldir.[3] Berberi kadırgaları hız yapmak üzere imal edilmiş, saf savaş gemileriydi. Ambarları ve açık güverteleri yoktu. Yiyecekler kürekçi oturaklarının altındaki dolaplara depolanırdı. Kürekçilerin arkasında konumlanan tek kamara kaptana aitti. Hasleton'ın hizmet ettiğinden küçük olmakla birlikte, tipik bir Berberi kadırgası Hollandalı ressam Lieve Pietersz Vershuier'in 17. yüzyıl ortalarından bir resminde görülmektedir.[4]

Hasleton'ın anıları denizcinin kendini bir Berberi köle kadırgasında nasıl bulduğunu açıklar: "1582 yılında, mayıs sonlarına doğru Mary Marten adlı... yüklü ve Petrach'a giden [Yunanistan sahilindeki Petras, o dönem Osmanlı İmparatorluğu içinde] bir Londra gemisiyle İngiltere sahilinden ayrıldık... sağ salim oraya vardık." Dönüş yolunda *Mary Marten* İspanya'nın güney sahilinde, Cebelitarık'ın yaklaşık 250 kilometre doğusunda rüzgârsızlık nedeniyle fiilen hareketsiz kaldı. İki Berberi kadırgası gemiye saldırdı, korsanlar tekneye çıkıp, mürettebatla yolcuları tutsak ettiler. Hasleton ve diğerleri dövüldüler, değerli eşyaları alındı ve kendi gemilerinin ambarına hapsedildiler. El konulan gemi sonunda Cezayir'e döndü; "burada karaya çıkışımdan hemen sonra 66 dubleye [İspanyol *doubloon*'u – bugünün fiyatlarıyla yaklaşık bin dolar] satıldım." Hasleton bir ay içinde iki diğer forsayla birlikte bir oturağa zincirlenmişti. Denizci Akdeniz'de diğer korunmasız gemileri arayan bir Berberi kadırgasında çalıştırılıyordu. Nereden bakılırsa bakılsın bu zor, acımasız, tehlikeli bir işti. Hasleton, kadırgası Formentera Adası'nda batmadan önce dört akın mevsimi boyunca kürek çekecekti.

Yaz aylarının akın dönemlerinde Berberi kadırgaları avlarını Atlas Okyanusu'nun kuzey ve güneyindeki uzak yerlerde yakalarlardı. Sahil

3 Berberi kadırgalarının genel bir tanımlaması için bkz. James L. George, *History of Warships: From Ancient Times to the Twenty-First Century* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1998), bölüm 2.

4 Resim online görülebilir: http://www.bbc.co.uk/arts/yourpaintings/paintings/action-between-the-dutch-fleet-and-barbary-pirates-175922.



Resim 19. Jan Luyken'in resminde Cezayir köle pazarı, *Historie Van Barbaryen, En des zelfs Zee-Roovers* (1684).

baskınları İtalya, Fransa ve İspanya'yı kapsar, bazen Hollanda, İngiltere, İrlanda, hatta İzlanda sahilleri kadar kuzeye uzanırdı. Ancak alınan kölelerin çoğu Akdeniz'in ve Cebelitarık Boğazı'nın hemen batısındaki Atlas Okyanusu sahillerinden ve sularındandı. Yaklaşık 1500 – 1700 yılları arasında Akdeniz'in Berberi Kıyısı'nda kadırga köleliği çok büyük ve kârlı bir girişimdi.

Bizzat "Berberi" teriminin, Akdeniz'de kimin medeni sayılıp, kimin sayılmadığına ilişkin eskiden beri süren bir karmaşayı yansıttığını kaydetmekte yarar var. Söz konusu terimle şimdi Berberi dil grubunu paylaşan ve batı Afrika'nın Fas, güney Cezayir, Mali ve Nijer'i kapsayan geniş bir şeridine yayılmış halklar kastedilmektedir. Ancak "Berberi," dil bağlantılı bu

halkların kendilerine verdikleri bir ad değildir. Bu terim bu dil grubunun bazı kuzey dallarına, onlarla MS ilk yüzyıllarda savaşan Romalılar tarafından verilmiştir. Berber (barbar) terimi tüm Roma İmparatorluğu'nda aynı anlamda kullanılıyordu: Latince konuşmayan bir halk. Ancak terim bundan da eskidir. Romalılar bunu Yunan olmayan anlamına gelen, Yunanca *barbaros*'tan almışlardı.

Akdeniz'de Kölelik

Bu Akdeniz merkezli olgunun kimi özellikleri köleliğe ilişkin yaygın fikirlere aykırıdır. Birincisi, Akdeniz'de kölelik bütün kölelerin Afrikalı siyahlar olduğu düşüncesini alaşağı etmektedir. Akdeniz köleleri çoğunlukla, o dönemde dünyanın en ileri ve güçlü uluslarından bazılarını kapsayan Batı Avrupalı beyazlardı. Köleciler ise daha koyu tenli Kuzey Afrika ve Ortadoğululardı. İkincisi Akdeniz'de kölecilik politikasının ve ekonomisinin arka planında ırk değil, din yatıyordu. Köle almanın Haçlı Seferleriyle uzun bir tarihsel bağlantısı vardı ve Hıristiyan kentler ve Akdeniz'in kuzeyindeki krallıklarla Akdeniz'in güneyi ve doğusundaki Müslüman hükümdarlıklar arasında süregiden düşmanlık üstüne temelleniyordu. Tıpkı Akdeniz'in güney sahilindeki Müslüman devletlerin kuzey sahilinden Hıristiyanları köleleştirmesi gibi, kuzey sahildeki Hıristiyan devletler de Müslümanları yakalayıp, köleleştiriyordu. Üçüncüsü, Amerikalara getirilen kölelerden farklı olarak, esir alınan Avrupalıların aileleri ile ilişkileri kesilmiyordu. Aslında bunlar memlekete mektup yazıp, ailelerine durumlarını anlatmaya teşvik edilirlerdi, çünkü köleciler fidye alabilmeyi umuyorlardı. Akdenizli köleciler üst sınıftan ve bazı alt sınıftan köleleri fidye karşılığı değiş tokuş etmeye son derece gönüllüydüler, hatta bunu bekliyorlardı. Dördüncüsü, Yeni Dünya'daki Afrikalı kölelerin umutsuz durumlarının aksine, başta İspanya ve Fransa olmak üzere kimi Avrupa krallıkları köleleştirilmiş uyruklarını bulmaya ve serbest kalmalarını sağlamaya çalışıyordu. Bu krallıklar Katolik Kilisesiyle birlikte, köle alan hükümdarlıkların başkentliklerinde konsolosluk ve temsilcilik kuruyor ve kölelerin izini sürmeye çalışıyordu.

Hiçbir modern araştırmacı şimdiye dek Berberi köleciliği döneminde Akdeniz çevresindeki kölelerin genel bir sayımını yapmaya giriş-

memiştir. Gene de belli hükümdarlıklara ve dönemlere ilişkin, parçalı çalışmalar köleliğin devasa boyutta olduğu fikrini vermektedir. Berberi Kıyısı'nda en çok savaş gemisine, en az altmış ve gücünün zirvesindeyken belki de doksan tekneyle, Cezayir sahipti. Trablus'un muhtemelen yirmi beş, Tunus'un on beş ile yirmi arası ve Sala'nın (Fas'ın Atlas Okyanusu sahili boyunda) yirmi beş ile otuz arası gemileri vardı.[5] Tüm Berberi hükümdarlıkları için herhangi bir zamanda gerekli olacak forsa sayısı, muhafazakâr bir tahminle yirmi beş bin ile otuz beş bin arası olacaktır. Akdeniz'deki forsaların gerçek sayısı çok daha yüksekti. Doğuda sadece Osmanlı hükümdarının kadırgalarında kürek çekmek için seksen bin adam gerekliydi. 16. yüzyıl boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nun Hıristiyan karşıtlarının forsa sayıları da buna benzerdi, ama 17. yüzyılda Avrupa devletleri kadırgaların yerine daha ileri yelkenli tekneler geliştirdikçe, bu sayı azaldı.[6]

Bir bilim insanı 16. ve 17. yüzyıllar boyunca salt Cezayir'de her zaman yirmi beş bin Avrupalı köle bulunduğunu, Kuzey Afrika sahilindeki diğer kentlerde de bir on bin köle daha bulunduğunu hesaplamıştır.[7] Erkek kölelerin yerel kadınlarla evlenmelerine izin verilmediğinden, çocukları olmamıştır. Bu nedenle ölen ya da çalışamayacak kadar zayıf düşen her kölenin yerine bir yenisi bulunmalıydı. Forsaların belki de üçte biri, aşırı çalışmak ya da Kuzey Afrika sahiline özgü hıyarcıklı veba ve diğer ölümcül hastalıklar nedeniyle, köleleştirildiklerinden bir iki yıl sonra ölüyorlardı. Hıristiyan kölelerden önemli bir kesimi Müslümanlığı benimsediği ve böylece kadırgalardan kurtulduğu için de mevcut kürekçi sayısı her yıl eksiliyordu. Şeriat hukuku Müslümanların diğer Müslümanları köleleştirmesini yasaklıyordu. Kimi köleler efendileri tarafından azat ediliyor ya da fidye karşılığı kurtuluyordu. Az sayıda köle de kaçıyordu. Genel olarak Berberi Kıyısı'nda belki de her yıl her beş köleden birinin yerine yenisini bulmak gerekiyordu. Bu rakamlar 1530 ile 1780 arasında salt Kuzey Afrika'nın köle

5 Stephen Clissold, *The Barbary Slaves* (Londra: P. Elek, 1977), 34.

6 İspanyol mahkemelerinde 1586-1589 arasında köleliğe mahkûm edilen suçlulara ilişkin bir belgede altı bin beş yüz adamın ismi vardır. Bkz. Henry Kamen, "Galley Service and Crime in sixteenth-Century Spain," *Economic History Review*, New Series, cilt 22, no. 2 (Ağustos 1969): 304.

7 Robert C. Davis, *Christian Slaves, Muslim Masters* (New York: Palgrave, 2003), 13.

hapishanelerinden en az bir milyon, belki de bir buçuk milyon Avrupalı erkeğin geçtiğine işaret etmektedir.[8]

Belki de en şaşırtıcısı bunun Batı Afrika'dan Atlas Okyanusu ötesindeki Amerikalara yapılan köle ticaretinden daha büyük ölçekli olmasıdır. 1500 ile 1700 arasında batı Avrupalıların Berberiler tarafından köleleştirilmesi –Doğu Akdeniz'in daha çok sayıdaki köleleri hariç–Batı Afrika'da esir alınıp, Amerik'ya gönderilen kölelerden sayısal olarak daha büyüktür. Aslında Trablus ya da Cezayir'den sadece bir köleci, tek bir akın mevsiminde, tipik bir yılda Batı Afrika'dan Amerikalara nakledilen ortalama üç bin iki yüz köleden daha fazla köle ele geçiriyordu.[9]

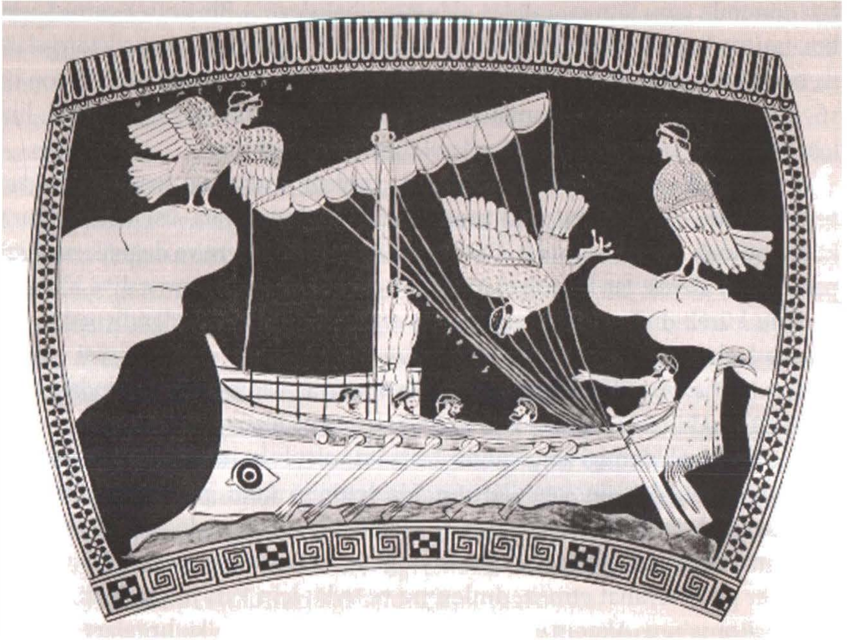
Antik Akdeniz Kadırgaları

Hasleton'ın kadırgası, bu tür teknelerin Akdeniz'de inanılmaz uzunluktaki hizmet döneminin sonuna yakın bir tarihtendi. Kanıtlar temel ayrıntılardan yoksun yalnızca birkaç gemi modelinden ibaret bulunduğu için bilim insanları kadırganın ilk olarak ne zaman ortaya çıktığı konusunda anlaşamamaktadır. Bununla birlikte MÖ 2500'e gelindiğinde Mısır kökenli kanıtlar açık hale gelir. İkinci Bölümde gördüğümüz gibi, mezar ve tapınak duvarlarında resimlenen erken dönem Nil tekneleri kürekle hareket ettiriliyordu. Bu erken Mısır teknelerinde uygun rüzgârlardan yararlanmak için bir yelken de vardı. Mısır'ın yapım teknikleri özgündü ve bunlara Akdeniz'in başka hiçbir yerinde rastlanmıyordu; bu nedenle de Helen dünyasının daha sonraki gemi tasarımlarını pek az etkilemiş olmalıydı.

Edebiyatta antik Yunan kadırgalarına ilişkin kanıtlar hayal kırıcıdır. MÖ 1300 dolaylarındaki olayları anlatan İlyada'da donanmanın Troya'ya doğru yola çıkan gemilerinin kapsamlı bir listesi vardır, ama teknelerin betimlemeleri yoktur. Belki de en açık edebi kanıtlar İlyada'da (tanrıların sihirli biçimde tekneleri hareket ettirdikleri değil) gerçek yolculukları anlatan bazı bölümlerden gelmektedir. Bu tekneler tipik olarak yirmi ile yirmi beş kürekçi gerektiriyordu ve bu da yaklaşık 15 ile

8 Age, 23.

9 Patrick Manning, *The African Diaspora: A History through Culture* (New York: Columbia University Press, 2009), 23.



Resim 20. Bir pişmiş toprak kap üzerindeki sahnede kürekli bir kadırgada direğe bağlanmış Odysseus, yak. MÖ 480-470 (British Museum). Çizim: Adolf Furtwänger (ö. 1907).

18 metre uzunluğunda ve 3 metre genişliğinde, açık bir tekneye işaret etmekteydi.[10]

Öte yandan Homeros'un *Odisseus* destanında savaş kadırgaları ile ticaret kadırgaları arasında yapılan açık ayırım yararlıdır. Odysseus, Kiklop adlı devin sopasını, "denizlere yelken açan, geniş kemereli, kara tekneli bir ticaret gemisinin direği" ne benzetir. Ticaret gemileri savaş teknelerinden daha genişti, daha büyük bir yelken taşırdı (bu nedenle daha güçlü bir direğe ihtiyacı vardı) ve kürekçilerin sayısı bir savaş kadırgasındakilerin ancak yarısı kadardı. (Üçüncü Bölümdeki, sağlam keresteli Uluburun batığının Homeros'un anlat-

10 Tek bir kürekçi sırası kürekçi oturaklarının altındaki dolaplarda ciddi depolama yerine olanak sağlıyordu. İkinci bir kürekçi dizisi bu depolama yerini tümüyle yok ediyordu.

tığı dönemle tamı tamına çağdaş olduğunu hatırlayın.) Bir ticaret gemisi için hız, taşıma kapasitesine göre daha az önemliydi. Akdeniz'de savaş kadırgaları ile ticari kadırgalar arasındaki bu farklar iki bin yılı aşkın bir süre, Hasleton'ın 16. yüzyılda köle edildiği zamana kadar sürdü. Hasleton'ın ticaret değil, hız için yapılmış bir savaş kadırgasında olduğu kuşkusuzdur.

MÖ 8. yüzyıldan Yunan çanak çömleği üstündeki savaş kadırgası resimlerinde, üsttekinde çoğu zaman adam bulunmayan, üst üste iki sıra kürek oturağı görülür. Çanak çömlek üstündeki resimlere ve değişik madeni paralara ek olarak, taş bir rölyef MÖ 6. yüzyıl ortalarında *trireme* diye bilinen, üç katlı kürek dizileri olan kadırganın ortaya çıktığını belgelendirmektedir. Bu tür kadırga giderek antik Helen dünyasının başlıca savaş gemisi haline geldi.[11] MÖ 4. yüzyıl ortalarında bir *trireme* savaş kadırgasının standart tam kadrosu 170 kürekçi, 14 asker ve 21 görevli ve tayfadan oluşuyordu.[12]

MÖ 428'den iyi belgelendirilmiş iki yolculuk, antik Yunan'da özgür kadırga kürekçilerinin koşullarının Hasleton'ın köle gemisine göre çok daha iyi olduğunu göstermektedir. Helen kürekçileri, doğal olarak, oturaklarına zincirli değillerdi. Öğle yemeği ve uykusu için karaya çıkarlardı. Gemiler gece seyahat etmez, dinlenme ve uyku için karaya çekilirdi.[13]

Roma'nın Akdeniz'i fethettiği dönemde savaş kadırgaları Yunan *trireme*'sine göre daha büyüktüler. Bu kadırgalar "dört," "beş" ya da "altı" olarak adlandırılırdı –yani, üç kat halindeki küreklerin bir ya da daha fazla katına çift adam konularak, bir kürek mevkiine dört, beş ya da altı adam yerleştirilirdi.[14] Ancak Roma İmparatorluğu genelde "dörtler" ve "beşler" inşa eder ve bunlarla savaşır, "altıları," "yedileri" ve devasa "sekizler" ve "dokuzları" yalnızca amiral gemisi olarak kullanırdı. Her birinin ayrı kullanımı vardı. Büyük gemiler görece yavaştı, ama mahmuzlarını kullandıklarında çok büyük saldırı güçleri vardı. Suyun üstündeki yükseklikleri sayesinde, karşıtlarının güvertesine mızrak ve diğer cisimler yağdırabilirlerdi. Ayrıca bir düşman gemisine saldırı için çok sayıda asker taşırlardı. "Dörtler" ve

11 John Morrison, "The Trireme," Age of the Galley, ed. Robert Gardiner (Londra: Conway Maritime Press, 1995) içinde, 63. *Trireme*'lere ilişkin en ayrıntılı belgeler, Pire'de bulunan ve 4. yüzyıldaki bir donanmayı ayrıntılandıran büyük bir yazıtın parçalarında bulunmaktadır.

12 Age, 64.

13 Age, 57-58.

14 Örneğin MÖ 49'daki Massalia Savaşında Brutus'un amiral gemisi bir altıydı.

"beşler" daha küçük ve daha hızlıydılar ve düşmanı sığ koy ya da limanlara kovalayabilirlerdi. Genelde Octavianus'un Marcus Antonius'u yenmesinden (MÖ 30) sonra, Roma savaş gemilerinin sayısı hızla azaldı. Bazıları yandı, bazıları Galya'da (Fransa) konumlandı. 3. yüzyılın sonlarındaki iç savaşlara kadar Roma İmparatorluğu esas olarak tüm Akdeniz sahillerini kontrol ediyordu ve büyük bir savaş kadırgaları filosuna, hele o devasa "beşlere," "altılara" ya da daha büyük teknelere pek ihtiyacı yoktu.[15] Roma'nın Akdeniz donanması, korsan kovalamaya ve Roma soylularını yurtdışındaki görevlere götürmeye özellikle uygun *trireme*'ler ve daha küçük kadırgalardan oluşuyordu. Ticaret filosu, ağır seyreden ticaret gemileri ile meyve ve Roma oyunları için canlı hayvan gibi pahalı, dayanıksız mallarda uzmanlaşan daha hızlı ticari kadırgaların bir bileşimiydi.[16]

Denizcilik açısından Roma'nın çöküşü çabuk oldu. *Trireme*'lerin ve diğer gelişmiş donanma teknelerinin katıldığı son deniz savaşı MS 324'te gerçekleşti. Constantinus rakibini yenerek, bin yıl sürecek olan Doğu Roma (Bizans) İmparatorluğu'nu kurdu. MS 324'ten sonra *trireme*'ler yapılmadığı gibi, kayıtlarda ve edebiyatta adları geçmedi. Örneğin 5. yüzyılda Zosimius *trireme* yapımının sırlarının kaybolduğunu yazıyordu.

Bugüne dek yalnızca bir kürekli kadırga batığının yeri saptanmıştır. İlk olarak 1900'de, kayalık Antikitera [Küçük Çuha] Adası açıklarında sünger avcıları tarafından bulunan batıktan, aralarında heykeller, takılar ve benzersiz bir bilimsel araç[17] bulunan, olağanüstü bir hazine çıkarıldı. 45 metreye yapılan dalışlar son derece tehlikeliydi. Bir dalgıç öldü, ikisi vurgun yiyerek felç oldu. Batık, 1960'larda Jacques Cousteau'nın bir araştırma denizaltısıyla yaptığı kısa keşif dışında, sünger avcılarının bıraktığı gibi kaldı. Çeşitli buluntuların yakın tarihli bilimsel analizi, batığı kesin olarak

15 Roma İmparatorluğu'nun geç döneminde gemilerin savaşta fiilen kullanımı esas olarak lejyonların değişik "barbar" düşmanlarla savaşmak için Ren ve Tuna'da sevkiyatıyla sınırlıydı. Geniş resimde Roma'nın MS 300 dolayında bütün bu eyaletlerden çekilmesi, Roma donanmalarının kaybolması anlamına geliyordu.

16 Lionel Casson, "Merchant Galleys," Gardiner, *Age of the Galley*, 121. Bu büyük Roma ticari kadırgalarında otuz, hatta elli kürekçi bulunuyordu.

17 Antikitera Mekanizması adı verilen bu cihaz ay ve güneşin burçlar kuşağındaki hareketlerini izlemek ve tutulumlarını öngörmek için yapılmış, dişli çarklardan oluşan bir aletti –ed.n.

MÖ I. yüzyıla tarihlemiştir.[18] Yıllar süren görüşmelerin ardından Yunan hükümeti 2012'de Woods Hole Institution'ın burada tam kapsamlı bir arkeolojik araştırma yapmasına izin verdi. Bu keşif grubunun bulgularının, tasarım, yapım ve işletme hakkında halen yanıtsız kalmış çok sayıda soruyu açıklığa kavuşturacağı umuluyor.

Roma'dan Sonra Kadırgalar

Trireme çağının sona ermesi, kesinlikle kadırganın sonu anlamına gelmedi. Kadırgaların arkasındaki gerekçe her zamanki gibi kaldı. Kürekli gemiler Akdeniz'in yaz sefer mevsiminin hafif ve değişken rüzgârlarında daha verimliydiler.

Roma'nın çöküşünden bin yıl sonra hâlâ tercih edilen savaş gemisi olan kadırga Bizans İmparatorluğu, onların rakipleri Müslümanlar ve kısa bir dönem için de Frank kabileleri tarafından inşa ediliyordu. Bu son teknelere ait tanımlamalar çok nadirdir ve hiçbir resimleri yoktur; bu nedenle haklarındaki bilgilerimiz son derece eksiktir. Dromon denilen büyük kadırgaların iki katlı kürekçi sıraları ve bir güvertesi vardı; daha küçük kadırgalar güvertesizdi ve bunlarda yalnızca bir kat kürek sırası bulunuyordu. Bazı kanıtlar büyük gemilerin 30 metreden biraz daha uzun, yani yaklaşık Hasleton'ın kadırgasının uzunluğunda olduğuna işaret etmektedir. Daha büyük, güverteli kadırgaların ortasında da yükseltilmiş bir platform vardı; askerler buradan ok yağdırır ya da küçük bir mancınık kullanırlardı. Yapımdaki ana değişiklik kaplama imalatı kadırgalardan (bunlar kaplamaları birbirlerinin kenarına güçlü zıvanalı geçmelerle tutturarak inşa edilirdi), posta imalatı kadırgalara (önceden yapılmış bir omurgaya kaplama ekleyerek inşa edilirdi) geçişti. Posta imalatı kadırgalar genelde daha ucuzdu, gemi yapımcısından daha az beceri gerektiriyordu ve daha güçlüydü.[19]

Silahlarda iki önemli gelişme oldu. Birincisi, kadırgalarda artık sualtı mahmuzlarının yerini su kesiminin üstünde, saldıran kadırganın savaşçılarını düşmanın küpeştesine çıkarmak için bir köprü işlevi gören bir su üstü mahmuzu almıştı. İkinci olarak, Bizans donanması MS 680'de Rum ateşi

18 Nikolaos Kaltsas, Elena Vlachogianni, Polyxeni Bouyia, ed., *The Antikythera Shipwreck: The Ship, the Treasures, the Mechanism* (Atina: Kapon, 2012).
19 Hocker, "Bottom-Based Shipbuilding," 96.

denilen, ürkütücü bir silah edindi. Napalm benzeri bu malzeme için pruvada özel bir pompa ve sifon ile burada görevli bir uzman gerekliydi. Gene de sonuçlar son derece yıkıcıydı. Rum ateşi insanlara ve gemilere yapışıyor ve suyun söndüremediği sıcak, yoğun bir alevle yanıyordu. Rum ateşi bulunan donanmaların bir savaşı kaybetmesi çok enderdi. Rum ateşinin Bizans İmparatorluğu'nda icadından birkaç on yıl sonra, genişleyen Müslüman devleti Rum ateşinin kendi versiyonunu geliştirdi. Öte yandan Rum ateşinin bir tür nihai, durdurulamaz silah olmadığını kaydetmemiz gerekir; bu yalnızca pruvadan ateşleniyordu ve gemilerde söz konusu malzemeden sınırlı bir miktar taşınıyordu. Gariptir ki, Rum ateşi yaklaşık MS 900'den itibaren deniz savaşlarından kayboldu. Modern bilim insanları ya Bizans İmparatorluğu'nun, Rum ateşinin ana bileşeni olan doğal petrolün üretildiği eyaletlerin kontrolünü kaybettiğini, ya da bunun formülünün sırrının yitirildiğini düşünmektedirler.[20] Rum ateşinin bileşimi hâlâ büyük tartışma konusudur. Büyük olasılıkla ana bileşen neftti ve buna belki de katran, sülfür ya da sönmemiş kireç ekleniyordu. Çinliler Rum ateşinin kendi versiyonlarını icat etmişlerdi; bunun da tam formülü bilinmemektedir.

Ne yazık ki araştırmacılar Akdeniz'deki Müslüman kadırgalarına ilişkin çok az işe yarar metin ya da ayrıntılı resim bulmuşlardır. Müslüman belgelerinde gemi terminolojisi hem Yunanca, hem de Latinceden alınmış sözcüklerden ve hiçbir özel gemi tasarımıyla ilişkilendirilemeyen Arapça terimlerden oluşmaktadır. Haçlı Seferleri tarihçilerinin karşıtlarının gemilerine yaptıkları atıflar, İslam güçlerinin büyük, iki kat kürek sıralı kadırgalar yapmayı sürdürdükleri fikrini vermektedir. 13. ve 14. yüzyıllardan Hıristiyan teknelerinin kayıt ve resimleri açıkça iki kat kürek sıralı kadırgaları göstermekte ve tanımlamaktadır.[21]

20 Rum ateşinin kitleler için bitmez tükenmez bir çekiciliği olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin bkz. National Geographic özel programı: http://channel.nationalgeographic.com/channel/the-link/videos/greek-fire/.

21 Bkz. F. Foerster, "The Warships of the Kings of Aragon and Their Fighting Tactics during the 13th and 14th Centuries AD," *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 16 (1987): 19-29. Venedik kadırgaları aynı oturağa üç kürekçi koyuyorlardı. Uskunduradaki bir çivileme noktası her küreğin suyla gövdeden hafifçe farklı mesafede temas etmesini sağlıyordu. En içteki kürekçinin çektiği, 9,75 metre uzunluğundaki en uzun kürek oldukça ağırdı ve çekilebilmesi için bir denge ağırlığı gerekiyordu. Orta kürek 9,30 ve en kısa kürek 9 metre uzunluğundaydı. Bkz. Casson, "Merchant Galleys," "125, 149.

Hasleton'ın zamanından önce son bir beklenmedik değişiklikle, Akdeniz'in kuzeyindeki Hıristiyan devletler 1290 dolaylarında yeniden *trireme* düzenlemesine döndüler. Oturakların yeniden düzenlenmesi ve biraz daha büyük gemilerin yapımı, Venedik ve Ceneviz'e sudaki kürek sayısını iki katlı tasarımın standart 108 küreğinden, üç katlı tasarımın 150 küreğine çıkarma olanağı sağladı. O dönemde bu daha büyük kadırgaların daha hızlı ve savaşta daha etkili oldukları ileri sürülüyordu.[22] Savaş kadırgası boyut ve kürekçi sayısı açısından büyüdüğü sırada, Venedik ve Ceneviz "azametli kadırgalar" –üç katlı kürek sıraları ve devasa bir latin yelkenli, büyük, silahlı ticaret gemileri– inşa etmeye yöneldiler. Bu gemiler ipekliler ve baharat gibi yüksek değerli mallarla hacıları taşıyorlardı ve savaş kadırgalarının refakatine gerek olmadan seyretmeleri bekleniyordu. Bir korsan ya da düşman saldırısı durumunda, kürekçilerden bazıları silah kullanacaktı.

Hasleton'ın Bölünmüş Hıristiyan Dünyasındaki Sorunları

Müslüman kadırgasının batığından Hıristiyan bir ülkenin sahiline çıkmayı başardığında, Richard Hasleton'ın sorunlarının sona erdiği düşünülebilir. Hayatta kalan üç kişi en yakın köye ulaştığında, köle yoldaşlarından biri yetkililere Hasleton'ın İngiliz ve Protestan olduğunu söyledi. Bu nedenle yalnızca bir sapkın değil –o dönemin politikalarına göre– İspanya'nın bir düşmanıydı. Hasleton'ın dertleri yeni başlıyordu:

> O zaman beni bir Ceneviz kadırgasına çıkarıp, zincire vurdular. Ertesi gün Mayorka'nın yetki alanındaki İviza [şimdi İbiza] Adası'na gönderildim; bunların tümü İspanyol yönetimindedir. Orada Kent Kalesi'nin yüksek kulesine, topuklarımda bir çift kol demiri, boynumda demir bir kenetle hapsedildim; kenete bir zincir takılıydı. Burada, biraz ekmek ve suyla beslenerek dokuz gün kaldım.

Hasleton İbiza'dan bir Ceneviz kadırgasına sevk edildi, oturağına zincirlendi ve gemi Mayorka'ya varıncaya kadar kürek çekti; burada engi-

22 John H. Pryor, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History on the Mediterranean, 649-1571* (Cambridge: Cambridge University Press, 1988), 116.

zisyona teslim edildi. Hasleton Katolik olmayı reddettiği için, bir zindana atılıp, burada bir yıldan biraz uzun bir süre tutulduğunu yazar.

Belki bu noktada Hasleton'ın anılarının genelde doğruluğunu tartışmakta yarar vardır. Hasleton, zaten bu Berberi köle öykülerinde belli bir öngörülebilir olaylar dizisi beklentisi içinde olan bir okur kitlesi için yazıyordu. Önce yazarın tutsak edildiği geminin ayrıntılarıyla yolcuların ve mürettebatın onları esir alan Müslümanlardan çektikleri anlatılmıştı. Bunu yolcuların satışı ve kadırgalarda kürek çekmenin acımasız ayrıntıları izliyordu. Yazar İslamı benimseyerek durumunu iyileştirmeyi kararlı biçimde reddettiğini ve Hıristiyanlığa aynı derecede bağlılığını göstermek zorundaydı. İngiliz yazarlar, Katolikliği benimsemeyi de aynı kararlılıkla reddettiklerini sergilemeliydiler. Öykünün kölenin gözü pek kaçışı üstünde durması da tipikti. Bu tarzdan beklentiler dikkate alındığında, Hasleton'ın anılarının bazı kesimlerinden kuşku duymak akla yatkındır. Engizitörle yaptığı, Luterciler ile Katolikler arasındaki teolojik farklılıkları ayrıntılandıran tartışmanın kelimesi kelimesine aktarılması özellikle kuşkulu gözükmektedir. Yazarın yakalanmasına, satışına, kadırgadaki yaşama ve kaçışlarına ilişkin bölümlerde ise bir doğruluk payı hissedilmektedir. Kim Hıristiyan bir forsanın, Hıristiyan bir ülkeye kaçıp, ardından bir Hıristiyan kadırgasında köle olmasına ilişkin bir öykü uydurabilirdi ki?

Bu felaketler zinciri ancak İngiltere ve Hollanda'nın yalnızca toprağın alışılagelmiş ganimetleri ve egemenlik için değil, insanların ruhları için de İspanya ile savaştıkları bir dünyada meydana gelebilirdi. Düşmanlar aynı zamanda sapkındılar.

Hasleton, Mayorka Kalesi'ndeki zindandan, ona yiyecek indirmek için kullanılan ipe tırmanarak kaçtı. Gece bir kaçış yolu bulmak için dışarı çıktı.

> Ve orayı burayı araştırırken, sonunda üç büyük atın başlarından ve ayaklarından bağlı durdukları bir yere geldim. Sonra atların başlarındaki yuları, ayaklarındaki ipleri çözdüm ve [ipleri alıp] kale duvarına gittim. Bunları uç uca ekledikten sonra, [ipi] duvarda büyümüş bir sarmaşığa bağladım ve bununla kendimi duvarın üstünden,

kentin su hendeğine attım; burada hendekten çıkabilmek için 30 metre kadar yüzmek zorunda kaldım.[23]

Hasleton kent surlarındaki bir bent kapağından yüzerek çıkmayı başarmış ve çevredeki ormana kaçmıştı. Askerler on gün sonra, Palma Limanı'na ulaşamadan onu yakaladılar. Kaçma girişiminin ve Roma Katolik Kilisesine dönmeyi reddetmesinin cezası olarak, engizisyon görevlileri Hasleton'a vücudu gerilerek işkence yapılmasını emrettiler. Anılarında yaşadıkları tüyler ürpertici bir ayrıntıyla anlatılır.

Sonra işkenceci ellerimi göğsümün üstünden çapraz biçimde bağladı; birbirine kelepçelenmiş bacaklarım, bir ayak öteki dize gelecek biçimde bağlandı. Adam sonra her iki kola da, kol adalesi civarında bir ip bağladı; aynı şekilde her iki uyluğa da birer ip bağlandı; bütün bunlar işkence makinesinin altındaki çubuklara sabitlendi; bir diğer iple başımı aşağı bağladı ve ağzıma içi boş bir kamış koydu. Sonra da kollarıma ve uyluklarıma bağlı iplere dört lobut taktı.[24]

İplerin burulmasının yarattığı yoğun acı, Hasleton'ın ağzındaki içi boş kamıştan içeri su dökülerek artırılmıştı.

Hasleton bu işkenceden canlı çıktı ve beş günlük tutukluluktan sonra ikinci kez kaçmayı başardı: gene aynı şekilde duvarı aştı, bent kapağından geçip, ormana gizlendi. Bu kez yakalanmadı. Üç gün sahile doğru yürüdükten sonra, bir zeytinlikte küçük bir sandal ve bir balta buldu. Hasleton kestiği küçük dalları makara olarak kullanıp, tekneyi suya götürdü. Giysilerini yelken haline getirip, güneydeki Cezayir'e doğru yola çıktı. Engizisyonun işkencesindense, Berberi köleliği evlaydı.[25]

Zavallı Hasleton iki gün sonra Cezayir hükümdarının topraklarında değil, Kabiliye ya da Kuku Sultanlığı diye adlandırdığı bir yerde karaya çıktı. Çok geçmeden yakalandı ve Cezayir'in yaklaşık 130 kilometre doğusundaki Becaye'de olduğu anlaşılan başkente götürüldü. Hasleton Müslüman olma-

23 Hasleton, *Strange and Wonderful Things*, 162.
24 Age, 166.
25 Age, 168-170.

yı reddetti ve başlangıçta hapsedildi, ama kısa sürede top arabaları ve ahşap bir ev yaparak hükümdara yararlı olduğunu kanıtladı ve belli bir hareket serbestliği elde etti.[26] Bunun üzerine ilk dağ sırasının üstünden kuzeydoğuya, Cezayir'e doğru kaçtı, ama hükümdarın askerlerince yakalanarak, Becaye'ye geri getirildi.

Birkaç ay içinde şansı yaver gitti ve hükümdar hanesinin ücretli sakası oldu. Kazandığını kaçış için gerekli teçhizat ile diğer yolcuların arasına karışabileceği giysiler almak için kullandı. Yağmurlu bir gecede kentten kaçtı, yollardan uzak durdu, bir ırmağı aşarak Cezayir topraklarına girdi ve çok geçmeden Cezayir kentine ulaştı.

İngiliz konsolosunun Hasleton'u koruyacak ne parası, ne de gücü vardı. Eski efendisine hizmeti reddettiğinde, hükümdar Hasleton'ı hapsettirdi ve kadırgalara geri gönderdi. Üç yıl sonra nihayet Cezayir'den ayrıldı; muhtemelen bu fidye karşılığı olmuştu, ama anılar bunun koşulları konusunda açık değildir. Hasleton'ın yedi yıllık Berberi köleliğini sona erdiren olaylara ilişkin anlatısı şöyle sona erer:

> Londra Kenti'nin namuslu bir tacirinin [Richard Stapar] yardımıyla ve memlekete doğru yelken açmaya hazır bazı İngiliz gemileri aracılığıyla çok uygun bir fırsat bularak, 24 Aralık 1592 tarihinde Noel gecesi Londra'nın *Cherubim* gemisine bindim; gemi demir aldı ve uygun bir rüzgârla, bunu izleyen şubatın sonuna doğru İngiltere'ye ulaştı.[27]

Kadırgaların Sonu

Son büyük kadırga çatışması, Hasleton'ın tutuklanmasından on yıl önceki İnebahtı (Lepanto, Mora Yarımadası'nın kuzey sahilindeki Petras yakınlarında) Savaşıydı. Hıristiyan koalisyonunun gemileri Sicilya'dan 6 Ekim 1571'de ayrılıp, bir gün sonra İnebahtı'ya vardılar. Donanma Venedik, Napoli, İspanya, Papalık, Ceneviz, Toskana, Savoy ve Malta'dan toplam 206 kadırgadan oluşuyordu. Ayrıca üç direkli, silahlı,

26 Age, 175.
27 Age, 180.

lombozlarından top ateşlenen altı ticaret gemisi [*gallcass*] vardı. Hıristiyan gemilerinde yaklaşık kırk bin denizci ve forsa ile yirmi beş bin asker bulunuyordu. Onların karşısındaki Osmanlı donanması 205 kadırga ile 45 galyottan (daha küçük, güvertesine top konulabilen, iki direkli kadırga) ve muhtemelen toplam elli bin kürekçi ve denizci ile otuz bin askerden oluşuyordu. Donanmalar uzun bir kuzey-güney hattı üstünde sağ, orta, sol ve yedekler olarak dizilmişlerdi. Savaş başladığında, Osmanlının solu Hıristiyan donanmasının sağından öteye uzanıyordu ve Osmanlı komutanı onları kapana almak için bir çevirme hareketi emrini verdi. Hıristiyanların sağ kanadı bunu karşılamak için güneye kaydı ve dizilimde açık bir nokta bıraktı, Osmanlı merkezi buraya saldırdı. Osmanlının sağ kanadı da benzer bir harekete girişti, ama bu uç karaya yakın olduğundan aynı derecede başarılı olamadı. Merkez ve her iki kanat düşman kadırgalarını mahmuzlamaya çalıştı ve savaş kısa sürede göğüs göğüse dövüşe dönüştü. Hıristiyan hattı, büyük kayıplara rağmen, yedeklerin yardımıyla büyük ölçüde konumunu korudu. Sonunda Hıristiyanlar Osmanlı komutanını yakaladılar, başını kesip bir direğin ucunda sergilediler. Geri kalan Osmanlı güçleri savaşı bırakıp, kaçtı. Osmanlı donanması en az iki yüz gemi ile on beş bin dolayında adam kaybetmiş, ayrıca üç bin beş yüzü esir alınmıştı. Hıristiyan müttefikler yaklaşık seksen gemi ile yedi bin beş yüz adam kaybettiler.

İnebahtı Savaşının üç önemli sonucu oldu. Birincisi, Osmanlı komutanları galyotların ne kadar etkin olduğunu gözlemlemişlerdi ve Osmanlı İmparatorluğu donanmasını yeniden inşa ederken çok sayıda bu tip gemi sipariş edildi. İkincisi, savaş Osmanlının batı Akdeniz'deki ilerlemesini durdurdu. Üçüncüsü, Osmanlının yenilgisi Cezayir ve Tunus hükümdarlıklarını Osmanlı kontrolünden çıkararak, bunların denetimsiz, köle avcısı devletler olmalarına yol açtı.

İnebahtı'nın galipleri açısından 16. ve 17. yüzyıllar, Venedik ve Ceneviz gibi denizci devletler için yoğun kadırga deneyleri dönemi oldu. Donanmadan sorumlu olanlar kaç kat kürek sırasının optimal olduğunu ve aynı küreği üç adamın çekmesinin avantajlarını ve mahzurlarını tartıştılar. Oturak düzenlemesinin ayrıntıları ve özgür kürekçilerin hare-

ketlerinin, zincirlenmiş forsalara göre daha güçlü ve verimli olup olmadığı tartışıldı.[28] Bunlar gereksiz ve önemsiz tartışmalar değildi, tersine kadırgaların savaştaki etkinliğiyle, dolayısıyla da bu devletlerin gücüyle doğrudan ilgiliydi. Berberi devletleri üç adamın aynı büyük küreği çektiği bir düzenlemede karar kıldılar; bu daha düşük eğitimli bir mürettebat gerektiriyordu, dolayısıyla da forsalar için uygundu. Hasleton bu düzenlemeyi gayet iyi biliyordu.

Ne var ki Akdeniz kadırgasının sınırlı denizcilik dünyası dışından, durdurulması mümkün olmayan değişiklikler geliyordu. İspanya, Fransa, Hollanda ve Baltık devletleri, gemi tasarımı ve silahlarında devlet destekli deneylerle daha hızlı, daha kolay manevra yapabilen ve eski düzenlemelerden çok daha öldürücü yelkenli gemiler ürettiler. Bağımsız yelkenlerle donatılmış üç direk, eski yelkenlilere göre manevra kabiliyeti daha yüksek olmanın yanı sıra, rüzgârüstüne seyir yeteneği daha fazla gemiler üretilmesini, böylece bir kadırganın taktik avantajının azaltılmasını sağladı. Gene devlet destekli deneyler denizde kullanıma uygun tekerlekli arabaları olan, standart çapta, güvenilir toplar yapımını sağladı. Diğer deneyler topun ateşlenme tepkisinin azaltılması sorunlarını bir kuyruk ipi kullanarak çözmüştü. Belki de en önemlisi bu yeni gemilerin topu ana silah olarak kullanmaya göre tasarlanması ve mürettebatın bunları görece etkin biçimde kullanmak üzere eğitilmesiydi. 17. yüzyıl ortalarına gelindiğinde artık bir kadırganın yakın bir deniz savaşında bir *karak* ya da kalyonu yenme umudu yoktu.

Berberi devletleri görece savunmasız, küçük ticaret gemilerini avlayarak ve sahil köylerini yağmalayarak hayatta kaldılar. Büyük devletlerin siyasi gruplaşmalarındaki kaymalar çoğu kez Berberi hükümdarlıklarını –tıpkı İngiltere'nin izinli korsanları gibi– yararlı müttefikler yapıyordu. Berberi köleciliği 1700'lerde de sürdü, ama yüzyılın ortasından itibaren azalmaya başladı. Art arda veba salgınları Kuzey Afrika limanlarında nüfusu çok azaltmıştı. Gerek İngiltere, gerekse Fransa Berberi kadırgalarına ve özellikle Berberi limanlarına sürekli seferler düzenlediler ve sonunda

28 Kadırgalarda insanların kürek çekmesinin değişik parametrelerine ve sınırlarına ilişkin yoğun bir teknik tartışma için bkz. Gardiner, *Age of the Galley*, bölüm 12.

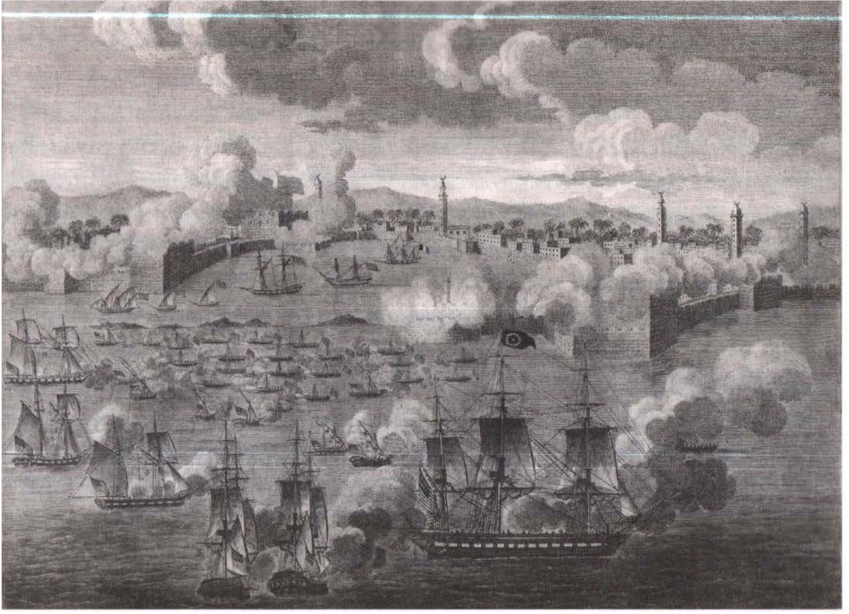
Berberilerin gemilerine saldırılarını fiilen sona erdiren, uygulanabilir anlaşmalar elde ettiler.[29]

Berberi köleciler Amerika Birleşik Devletleri denizcilerini de yakalamış, daha 1625'ten itibaren Amerikan kolonilerinde üslenmiş gemileri ve denizcileri tutsak etmişlerdi. Bunu izleyen 150 yıl boyunca az sayıda Amerikan gemisinin Berberi gemileriyle savaştığı kaydedilmiştir. Bunlardan bazıları kaçmış, ama diğerleri ele geçirilmiş ve mürettebatları köle yapılmıştı. Ancak genelde İngiltere'nin Berberi hükümdarlıklarıyla anlaşmaları Amerikan kolonilerinin gemiciliğini de korumuş ve Amerikan kolonyal gemiciliğinin saldırıya uğramadığı on yıllar olmuştu.

Amerikan devriminden sonra, İngilizlerin Berberi hükümdarlıklarıyla anlaşmaları artık yeni bağımsızlaşan devleti kapsamıyordu. Bu nedenle Berberi köleciler 1785'te Portekiz sahili açıklarında *Maria* adlı küçük uskuna ile altı kişilik mürettebatına el koydular. Aynı yıl daha sonra *Dauphin* de tutsak edildi. Özgürlük ve hürriyet fikirleri temelinde kurulan bu yeni ülke, yirmi bir denizcisinin köle edilişini seyretti. Amerikan gazeteleri olaylara büyük yer verdiler ve öfkelerini dile getirdiler, ama fazla bir şey yapılmadı. ABD hükümetinin ne fidye ödeyecek kaynakları, ne de Atlas Okyanusu'nda devriye gezecek ya da müstahkem Trablus ve Tunus limanlarına saldıracak donanması vardı. Amerikalı denizciler kadırgalarda kürek çekerek ya da Trablus dalgakıranına kaya taşıyarak süründüler ve öldüler.

Daha sonra İngiltere, Portekiz ve Berberi hükümdarlıkları arasındaki bir anlaşma neredeyse bir on yıl boyunca Amerikan gemilerini korudu. Anlaşma 1793'te sona erince, Berberi köleciler yeniden Amerikan gemilerine el koymaya başladılar. Sonraki bir yıl içinde Berberi hükümdarlıklarının

29 Amerika'nın Berberi korsanlarca köleleştirmeye ilişkin kendi tarihi vardır. Koloninin ilk gemisi 1640'ta, Plymouth'un kuruluşundan yalnızca yirmi yıl sonra ele geçirilmişti. 17. ve 18. yüzyıllarda zaman zaman gemiler korsanların eline geçti, ama kolonyal gemicilik genellikle İngiltere ile Berberi devletler arasındaki anlaşmalarla korunuyordu. Amerikan devrimi bütün bunları değiştirdi. Amerikan gemiciliği artık İngiliz anlaşmalarıyla korunmuyordu ve Berberi devletleri derhal Amerikan gemilerini ele geçirip, Amerikan denizcilerini köleleştirmeye başladılar. ABD'nin tek yapabileceği denizcilerinin iadesi için çok büyük fidyeler ödemekti. 1803 ve 1815'teki deniz seferleri Cezayir hükümdarlığını işgal etti ve sonunda tüm Amerikan denizcilerinin serbest bırakılmasını sağlayan bir anlaşma dayatıldı. Bu işgal Amerikan deniz piyadelerinin marşında "Trablus sahillerinde" mısraıyla anılmaktadır.



Resim 21. Amerikan filosunun Cezayir'e saldırısı, 1805. Clemens Kütüphanesinin izniyle, University of Michigan.

on bir gemiyi ve 105 Amerikalı denizciyi tutsak etmesi, ABD'de büyük bir haber oldu ve bir siyasi krize yol açtı. ABD ile Berberi hükümdarlıkları arasında bir yıldan fazla süren diplomatik görüşmeler sonucu imzalanan barış anlaşmasıyla, Amerikalı köleler o dönemde federal bütçenin altıda birine eşit olan 1.156.000 dolarlık fidyeyle kurtarıldılar.

ABD ile Berberi hükümdarlıkları arasındaki barış yalnızca 1801'e kadar sürdü; o tarihte Trablus hükümdarı daha fazla para istedi. ABD ek bir ödeme yapmayı reddetti ve Berberi hükümdarlıkları yeniden gemilere el koymaya ve mürettebatları köleleştirmeye başladılar. 1803'teki Cezayir'e karşı ilk ABD askeri harekâtı felaketle sonuçlandı. *Philadelphia* firkateyni Trablus açıklarındaki kayalıklarda battı. Gemi teslim oldu ve 307 kişilik tüm mürettebatı köle yapıldı. Bundan sonraki on beş ay boyun-

ca Amerikan donanmasının önemli bir kesimi Trablus'u ateşe tuttu ve küçük bir Amerikan gücü, büyük sayıda Müslüman ve Hıristiyan paralı askerle birlikte önemli bir liman olan Derna'yı ele geçirdi. Bu iki eylem Trablus paşasını barış istemeye zorladı. Derna'yı ele geçiren işgal gücünün merkezinde dokuz ABD deniz piyadesi vardı; ABD deniz piyadeleri bugün bile marşlarının ikici satırıyla –"Trablus sahillerine"– bu zaferi kutlarlar. Sonunda gemilere ve sahillere Berberi saldırılarını bitiren, Fransa'nın 1830 ile 1847 arasında Berberi hükümdarlıklarını işgal ederek, bölgeyi fethetmesi oldu.

Kadırgalara ilişkin bu araştırmamızdan çıkarılacak belki de en önemli sonuç, kapalı bir denizcilik dünyasının iç tutuculuğudur. Böylesi bir tutuculuğu Nil teknelerinin uzun geleneğinde ve Pasifik'teki o mükemmel oyma kanoların yavaş gelişiminde de görmüştük. Eski denizcilik sorunlarına yeni tasarım çözümleri üreten, ister savaş, isterse ticaret yoluyla olsun, denizcilik geleneklerinin birbirine karışmasıydı.

LOS TRES REYES

Los Tres Reyes (Üç Krallar - İsa'nın doğumuyla ilişkilendirilen üç bilgeye atfen) adlı İspanyol kalyonu, 4 Ağustos 1634'te, bugün Kolombiya olan bölgenin merkezi sahilindeki Cartagena Limanı'nın hemen dışında ya da hemen içinde battı. Dramatik bir batış değildi bu. *Los Tres Reyes* muhtemelen limanın ağzındaki kötü şöhretli kum bankında batmış ya da bir kayaya çarpmıştı. İspanyol görevlilerin batığı "incelediklerini" göz önüne alırsak, geminin yalnız kısmen suya gömülmüş olması muhtemeldir. Belgelerde can kaybından söz edilmemektedir.[1]

Birkaç gün içinde *Los Tres Reyes*'in ait olduğu filonun tecrübeli ve yetkin komutanı Antonio de Oquendo geminin kurtarılamayacağını açıkladı ve değerli her şeyi sahildeki bir antrepoya taşımaları için yöreden köleler ve tekneler kiraladı. Sömürge görevlileri çıkarılan malzemenin kütüğünü dikkatle kaydettiler: toplar (yirmi iki parça) ve gülleler, yiyecek, ilaçlar, ev eşyaları, sağlam direkler, yelkenler (3344 metrekare), halatlar (beş tondan fazla), gemi donanımı (390 kilo). Kurtarılan eşya envanterinde gümüşten söz edilmemektedir. Bir haftadan biraz fazla bir sürede köleler (bunların efendilerine her gün için bir ile üç real arasında para ödenmişti) tahliye işlemini bitirdiler.

Geminin batmasından üç hafta sonra Oquendo, *Los Tres Reyes*'in tümüyle boşaltılmış gövdesi ile kurtarılan bazı eşyaları açık artırmaya çıkardı. Cartagenalı Kaptan Agustin de Barona adlı biri geminin teknesi, ana direği, pruva direği ve cıvadrası için en yüksek fiyatı verdi. Diğerleri donanımı ve kullanılmış yelkenleri aldılar. Kurtarılmış malların satışından, geminin maliyetinin yaklaşık onda birine eşit olan 2000 ducado elde edildi.[2] Gabya çubukları ve serenler İspanyol filosu gemilerine dağıtıldı. Herhalde herkes toplar ve güllelerden çok memnun olmuştu, çünkü kalyonlar çoğu kez kapasitelerinden daha az silah taşırlardı. Ancak İspanyol sarayının bir

1 Batığın ve enkazın kurtarılmasının öyküsünün anlatımı için bkz. Carla Rahn Phillips, *Los Tres Reyes: The Short Life of an Unlucky Spanish Galleon, 1628-1634* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1990), 54-57.
2 Age.

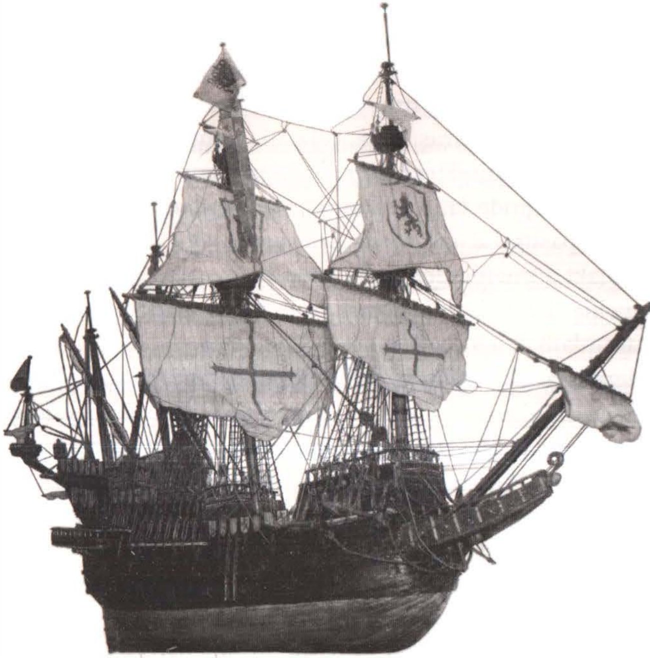
zamanların ünlü kalyonu *Les Tres Reyes*'in –tersaneden çıkalı daha altı yıl olmuştu– kaybını öğrenmesi aylar alacaktı.

Bir Filonun İnşası

Los Tres Reyes'in yapımından altı yıl önce, 1620'de İspanyol sarayındaki birçok kişi Batı Hint Adaları'ndan gelen hazine filosunun tehlikeli şekilde savunmasız olduğunu fark etmişti. İspanyol Habsburg rejimine isyan eden ve onun amansız düşmanı olan Felemenkliler İspanyol limanlarına yıllardır başarıyla saldırmışlardı ve bir hazine filosunu bulup ele geçirmeyi umuyorlardı.

Los Tres Reyes ile diğer beş kalyona ilişkin sözleşmenin 1625'te imzalanması ile gemilerin 1628'de denize indirilmesi arasında geçen sürede Felemenkliler, belki de İspanyol sömürge tarihinin en gözü pek ve en büyük zarara sebep olan saldırısını gerçekleştirdiler. Piet Heyn adlı bir amiralin kumandasındaki Felemenk donanması, Küba yakınlarında ağır ağır doğuya, Atlas Okyanusu'na doğru ilerleyen İspanyol hazine gemilerini saptadı. İspanyol gemilerinin ambarları, İspanyol deniz yönetmeliklerinin aksine, yolcuların ve kaptanın mallarıyla öylesine doluydu ki, mürettebat topları atış mevzilerine getiremedi. İspanyol komutanı Juan di Benavides y Bazan, hazineleri indirmek umuduyla Matanzas Körfezi'ne (Havana'nın 80 kilometre doğusunda) kaçmaya çalıştı. Heyn İspanyolları Matanzas Körfezi'nde yakaladı ve 1628 Eylül'ünde hazinelerin hiçbiri gemilerden aktarılamadan bütün filoyu ele geçirdi. Ganimet, değeri 3 milyon pesoyu aşan, doksan ton gümüş ve altından oluşuyordu. Heyn'in donanmasının özel finansörü olan Felemenk Batı Hindistan Şirketi, hissedarlarına yüzde 50 kâr payı ödedi ve İspanyol hükümeti iflas etti.[3]

3 İspanyol hazine filosunun ele geçirilmesinin öyküsü birçok kez anlatılmıştır. Kısa bir versiyon için örneğin bkz. Timothy R. Walton, *The Spanish Treasure Fleets* (Sarasota, FL: Pineapple Press, 1994), 121-122. Carla Rahn Phillips'in kitabında çok daha uzun bir versiyonu bulunmaktadır: *Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defense in the Early Seventeenth Century* (Baltimore: John Hopkins University Press, 1986).



Resim 22. 16. yüzyıla ait bir İspanyol kalyonunun modeli, Museo Storico Navale di Venezia. Fotoğraf: Thyes, Wikimedia Commons.

Kalyon Tasarımı

Los Tres Reyes ne tip bir gemiydi?[4] Gemi bir yandan uzun bir tekne gelişiminin mirasını, öte yandan bir yüzyıllık savaşların askeri gereklerini içinde barındırıyordu. Yapımcılar ve gemi sahipleri 15. yüzyıldan beri Kuzey Avrupa'nın geniş, fiilen düz karinalı ortaçağ kokesinin sağlamlığına ve taşıma kapasitesine sahip, ama hızı ve manevra becerisi daha fazla bir gemi arayışı içindeydiler. Yapımcılar ve gemi sahipleri saldırıya karşı savunma

4 *Los Tres Reyes*'in hiçbir resmi kalmamıştır, ama bu pek de şaşırtıcı değildir. Dönemin gemi resimlerinde genellikle bir savaş, karaya çıkan bir grup ya da bir donanmanın törensel teftişi betimlenmiştir. *Los Tres Reyes* tesadüfen bu resmedilir durumlardan birinde bulunmamıştı. Ayrıca haritalardaki boş yerler küçük gemi çizimleriyle doldurulurdu, ama bu çizimler geneldi ve tipik olarak belirli bir gemiyi betimlemezdi.

için gerek başta, gerekse kıçta yükseltilmiş platformların gerektiğini fark etmişlerdi. Toplar temel önemdeydi, ama bunların başarılı yerleşimi ve geri tepme sorununun çözümü, farklı tipte top arabalarıyla on yıllarca süren deneyleri gerektirdi. En başarılı yeni gemi tasarımlarında hem kokenin büyük, ortaya konumlanmış kare yelkeni, hem de mayıstra yelkeninin arkasındaki ikinci bir direkteki üçgen Akdeniz latin yelkeni kullanılıyordu. Doğru yerleştirildiğinde latin yelken gemiyi yanlamasına hareket ettiriyor ve manevra kapasitesini çok daha artırıyordu. Kıç bodoslamasındaki bir dümen, yandaki dümenlerden daha etkindi.

Genelde, bir yüzyıllık deney ve değişim (kabaca 1500-1600 arası) gemileri tanımlamak için kullanılan (tekne, karavela, karak, nao ve kalyon) gibi terimlerin, farklı ülkelerde farklı gemileri tanımlaması, ayrıca bir on yıldan ötekine değişmesi sonucunu doğurdu. Bütün gemi sahipleri kargo alanı, hız, manevra kabiliyeti ve silah istiyordu, ama bu faktörlerden birinin ya da ötekinin önceliği ülkeden ülkeye değişiyordu. Örneğin Felemenk, Venedik ve İspanya memleketlerindeki sığ limanlarda seyredebilecek ve karşıtlarının sığ limanlarına saldırabilecek, görece alçak draftlı gemiler istiyordu. Bu ülkeler ihtiyaçları olan şeyi tek bir gemi tasarımıyla elde edemeyeceklerini fark ederek, iki gemi tipine geçtiler: büyük tekneli ve az toplu yük gemileri ile hız için daha dar ve uzun profilli, daha fazla top için taşıma kapasitesinden vazgeçilen ve ambar alanı azaltılan savaş gemileri.[5] Daha önce gördüğümüz gibi farklı denizci kültürler birbirlerinden bağımsız olarak bu ikilemle karşılaştılar ve bu tür çözümlere ulaştılar: örneğin Viking yelkenlisinin değişik düzenlemeleri, eski Akdeniz'de ticaret kadırgaları ile savaş kadırgaları ve savaş için oyma kanolarla Pasifik Adaları'nın kolonileştirilmesi için kullanılan oyma kanolar gibi.

16. yüzyıldaki bu deneyler ve bunların ürettikleri gemiler belki de en fazla İspanya için kritik önemdeydi. Kralın Fransız, Felemenk ve İngiliz saldırılarına karşı savunması gereken engin bir imparatorluğu ve nakliyesi gereken değerli ticari malları ve haracı vardı. 16. yüzyılın son on yıllarında İspanya, bir yüzyılı aşkın süre hem yük taşıyacak, hem de kralın savaşlarını

5 Carla Rahn Phillips, "The Caravel and the Galleon," *Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship, 1000-1650*, ed. Robert Gardiner (Londra: Conway Maritime Press, 1994) içinde, 100-101. Erken dönem tam yelkenli gemilerdeki farklılıkların kapsamlı bir tartışması için bkz. Phillips, *Six Galleons*, 32-40.

sürdürecek belirgin bir kalyon tasarımına ulaşmıştı.[6] Tipik bir kalyon 38-46 metre, yani eninin üç buçuk misli uzunluktaydı, yolculara ek olarak iki yüz kişilik bir mürettebatı ve yaklaşık yüz askeri vardı. Batı Hint Adaları'na giden İspanyol kalyonlarının dört yüz ile altı yüz ton taşıma kapasiteleri vardı; ancak az sayıdaki büyük kalyonun taşıma kapasitesi bin ton ya da daha fazlaydı.[7]

Bütün kalyonlar, modern terminolojiyle "posta imalatı"ydı. Gemiler ırmak kıyılarında omurgadan yukarı doğru inşa edilir, ilk kaburgalar omurgayla birleştirilirken bunları yerinde tutmak için bir iskele kurulurdu. Usta gemi yapımcıları daha sonra ariyet kuşakları denilen dar, uygun biçimde eğriltilmiş unsurları bodoslamadan kıça doğru ekleyerek, kaburgaları birbirine bağlar ve teknenin biçimini oluştururlardı. Bundan sonra geri kalan kaburgalar, bel destekleri, güverteler ve kaplamalar biçimlendirilip, iskelete eklenebilirdi. *Los Tres Reyes*'te toplam otuz yedi kaburga ve iki kaplamalı güverte ile aşağı güverteyle döşek arasında teknenin bir yanından ötekine, kaplanmamış bel destekleri vardı.[8]

Bu gemilerde genellikle topların, malzemelerin ve hamulenin tutulduğu, tam kaplamalı iki alt güverte bulunurdu. Kalyonun en görünür ve özgün özelliği bordalarıydı; bunlar su kesiminden sonra aslında içe doğru eğildiklerinden, alt güverteler ana güverteden daha büyüktü. Bu tasarımın amacı kargo alanını artırmak, toplar için çalışma yeri sağlamak ve geminin ağırlık merkezini alçaltarak, yalpalama ihtimalini azaltmaktı. Kalyon tasarımı bu son özellikte fazla başarılı olamadı; görece kısa boyu ve geniş eni nedeniyle, kalyon tıpkı kendinden önceki koke gibi baş, kıç vurması ve yalpalamasıyla kötü bir üne sahipti.

Ana güvertenin üstünde silahların bulunduğu üç kıç güvertesi yükselirdi. Ana güvertenin üstündeki baş güverteleri genellikle daha küçük ve daha alçaktı. İspanyol kalyonlarının, her ikisinde de dikdörtgen yelken bulunan geminin ortasında bir ana direk ile büyük bir pruva direği ve kıçta, manevra yapmakta kullanılan üçgen latin yelkenleri takılı bir ya da iki daha

6 "Kalyon" sözcüğü kürekli bir ırmak devriye teknesi olan Venedik *gallioni*'sinden türemiştir. Avrupa'nın diğer kesimlerindeki erken dönem tiplerinde kürekler korunmuştu. Kalyon adı verilen daha geç gemiler kürekleri bıraktılar, tasarımı değiştirdiler, ama adı korudular. Bkz. Phillips, "Caravel and the Galleon," 91-144.
7 Bkz. Phillips, *Six Galleons*, 223. Ayrıca Walton, *Spanish Treasure Fleets*, 57-59.
8 Phillips, *Los Tres Reyes*, 10.

küçük direk bulunurdu. Cıvadraya ikizkenar yamuk biçiminde bir yelken takılırdı. Ortaçağ kokesinin yuvarlatılmış, soğanbaş arka profilinin tersine, kalyonun kıçı neredeyse düz bir profile sahipti.[9]

Buradaki önemli nokta kalyonun, Kuzey Avrupa ve Akdeniz gemi yapım geleneklerini ilk kez ağır işe uygun, çok amaçlı –hem ticarete, hem savaşa uygun– bir gemi için gerçekten dünya çapında bir tasarımda birleştiren bir gemi olarak ortaya çıkmasıdır. Bunlar yalnızca İspanya ve Portekiz değil, aynı zamanda Orta ve Güney Amerika'da ve Filipinler'de krallar tarafından sipariş edilen ve özel kişilerce yapılan gemilerdi.

Bir Kalyonun İmalatı

Los Tres Reyes'in kayıtları, Martin de Arana adında birinin İspanyol kralına altı kalyonluk bir filo inşa etme teklifiyle başlamaktadır. Kraliyet bürokrasisi yirmi dört tanığın yeminli ifadesini almış, tanıkların tümü Arana ailesinin soyluluğunu, Bask ülkesi limanı Bilbao'da gemi yapımı ve gemi sahipliğinde uzun bir geleneği olduğunu ve Arana'nın daha önce de krala hizmet ettiğini doğrulamışlardı. Orta düzeyli, hırslı bir soylu olarak Arana hem kısa vadede böylesi bir filonun yapımını finanse edecek zenginliğe sahipti, hem de bunu yaparak krala hizmet etme yükümlülüğü altındaydı.[10]

Bilbao tersanesi büyük kalyonlar üretme kapasitesine sahipse de, fazla gelişmiş bir tesis değildi. Gemiler, çamurlu ırmak kıyısına çakılan kazıklarca desteklenen, geçici platformlar üstünde yapılıyordu. Yalnızca malzeme barakaları kalıcı yapılardı. Öte yandan Bilbao'nun kalyon yapımı için önemli kaynakları vardı. Gemi yapım ustası yakınlardaki meşe ormanlarından omurga ve kaburgalar için gerekli ağaçları şahsen seçiyor ve bunların istiflenip, kurutulmasına nezaret ediyordu. Bilbao bölgesi çiviler ve diğer donanım için demir de üretiyordu. Ayrıca liman, kuzey Fransa'dan yelken ve Baltık'tan direk ve kalafat gibi İspanya'nın üretmediği, temel gemi yapım malzemelerinin ulaşımına da uygundu. Ancak Bilbao tarım açısından fakir bir bölgeydi ve bir deniz yolculuğu için yararlı yiyeceklerin çok azını yetiştiriyordu. Peksimetler için buğday, şarap, zeytinyağı, tuzlu

9 Phillips, "Caravel and the Galleon," 102.
10 Phillips, *Six Galleons*, 48.

balık ve domuz eti, peynir, nohut ve pirincin Navarre, Endülüs ve Fransa gibi başka bölgelerden getirilmesi gerekiyordu.[11] *Los Tres Reyes*'in yapıldığı zamanda İspanya'da çok az sayıda kadının denizcilikle ilgili olarak istihdam edilmesine rağmen Bilbao'da pek çok kadın gemi erzakı için ithal undan peksimet yapmakla uğraşıyordu. Buradaki on altı profesyonel peksimet fırınının sahip ya da fırıncısından altısı kadındı.[12]

Los Tres Reyes'in yapıldığı zamana gelindiğinde İspanya Krallığı tasarımda, örneğin kalyonları daha hızlı yapacak ve uzunluğun genişliğe oranı gibi yalpalamayı ve baş, kıç vurmasını azaltabilecek değişiklikleri tartışmak üzere denizcilik uzmanlarının üç konferansını desteklemiş bulunuyordu. Gemi kaptanları ve yapımcıları günlerce tartışmışlar ve daha uzun bir teknenin baş ve kıçının aşağı sarkıp sarkmayacağı ve cıvadra yelkeni dümenden daha uzak olacağı için uzunluğun artmasının geminin manevra kabiliyetini artırıp artırmayacağı hakkında çok sayıda tanıklıkta bulunmuşlardı. Bu önerilen değişikliklerin hiçbirinin radikal değişimler olmadığını kaydetmekte yarar vardır. Tartışılmakta olan, 30 ile 60 santim daha uzun ya da fribordu 15 santim yükseltilmiş bir gemiydi. Ayrıca bir ticaret gemisini bir savaş teknesine daha çabuk dönüştürebilecek değişiklikler de tartışılmıştı. Bu konferansların sonuçları kalyon tasarımına dair resmi politikayı oluşturdu ve 1618 Yönetmeliği adıyla yasalaştırıldı; yönetmelik uzunluğun ene oranı, ambarın derinliği, döşemenin genişliği, kaburgaların eğim derecesi (bu ambarın kapasitesini belirliyordu) ve yelkenlerin büyüklüğü ve oranları gibi istenen birçok şartı içeriyordu.[13]

1634 yılına gelindiğinde kraliyet çok fazla kalyon sipariş etmişti ve bunların temel büyüklükleri ve ana hatları sadece tonilato belirlenerek 1618 Yönetmeliğinden çıkarılabiliyordu. Kraliyetin Martin de Arana ile sözleşmesinde beş yüz tonilatoluk (*tonelada* eski Fransız "deniz tonu"na eşit bir İspanyol ağırlık ve hacim ölçüsüdür) ve yaklaşık beş yüz modern ton kapasitesinde iki gemi, dört yüz tonilatoluk iki gemi ile üç yüz tonilatoluk

11 Age, 97-98.
12 Age, 99.
13 William D. Phillips ve Carla Rahn Phillips, *A Concise History of Spain* (Cambridge: Cambridge University Press, 2010), 158-159. Daha fazla ayrıntı için bkz. Phillips, *Six Galleons*, 62-63.

iki gemi belirlenmişti.[14] Martin de Arana gemileri tonilatosu otuz iki *ducado*'dan yapmayı teklif etti. Kraliyet bunu pazarlıkla otuz *ducado*'ya indirdi.[15]

Çalışmalar 1626 Mayıs'ında başladı. Arana'nın yüz ile iki yüz işçiden oluşan ekibi, en büyük iki geminin omurgasını aynı zamanda kızağa koydular. Kısa süre sonra İspanya'nın kuzey sahilindeki gemi müfettişinin dikkatli gözetimi altında diğer dört kalyonun yapımına başlandı. Kraliyet, gemiler için ödemeleri çok yavaş ve düzensiz yaptığından, Arana projenin duraklamasını önlemek için kendi parasından büyük miktarlar harcamak zorunda kaldı.

İmalatın başlamasından altı ay sonra altı teknede de büyük yol alınmıştı. Aralarında dört marangoz ustası da bulunan bir kraliyet teftiş heyeti geldi ve marangozlar işin iyi yapıldığına yemin ettiler. Bir ay sonra kral donanmanın baş sörveyörüne gemilerin tonajını ölçmesini ve yönetmeliğe uyup uymadıklarını saptamasını emretti. Son olarak mart sonlarında bir müfettiş geldi ve işin kalitesinin mükemmel ve 1618 Yönetmeliğiyle belirlenen tasarım oranları içinde olduğunu açıkladı. Direklerin ve kalafatın şimdiden depoda bulunduğunu kaydetti; Fransız yelkenlerin her an gelmesi bekleniyordu. Martin de Arana parasını alamamıştı ve mutsuzdu. Kraliyet hazinesinden yalnızca 23 bin *ducado* verilmişti, ama Arana altı tekne için 70 bin *ducado*'dan fazla harcamıştı.

Martin de Arana gemilerin haziran ayında donatılmaya hazır olacağını öngörürken haklıydı, ama onunla kralın temsilcileri arasındaki çeşitli anlaşmazlıklar tamamlanmayı geciktirdi. Dekoratif bayraklar, boyama, altın varak, seyir fenerleri, kilitler ve ambar ağzı teçhizatından kim sorumluydu? Tekneyi kim donatacaktı ve bu nerede yapılacaktı? Yedek yelkenler, gabya yelkenleri ve donanımdan kim sorumluydu?

Arana 1627-1628 kışında eksik kalan gemi donanımının büyük kısmını toparlamıştı, ancak Bilbao'ya çok kötü durumda gelen ve limana güç ulaşan bir Manş Denizi filosu bunlara el koydu. Martin de Arana halatlarını, katranını, kalafatını ve yedek kerestelerini Manş filosunu yeniden donatmak için teslim edip, yelkenlerin ve diğer malzemelerin yerine

14 Tonaj temelde uzunluk ile kemere arasındaki ilişki meselesiydi. Usta gemi yapımcısının doğru kemereyi sağlamak ve belirlenen tonaja ulaşmak için kaburgaların kavisini doğru hesaplaması gerekirdi.
15 Phillips, *Los Tres Reyes*, 8.

yenisini bulmaya girişti.[16] *Los Tres Reyes* ve filonun diğer gemilerinin donatılması, mürettebat bulunması ve hizmete hazır duruma gelmesi ancak 1628 yazında mümkün oldu.[17] Gemiler, Piet Heyn'in komutanlığındaki Felemenk donanmasının Küba'daki Matanzas Körfezi'nde gümüş filosunu ele geçirmesinden bir aydan az bir süre önce kraliyete teslim edildi. Martin de Arana sonunda kalyonların parasını hükümetten aldı ve birkaç yıl sonra kraliyetten, kalyon yapımını motive eden kârlı bir sipariş elde etti.

Atlas Okyanusun'ndaki İspanyollar

İspanyol tersaneleri *Los Tres Reyes* gibi kalyonları esas olarak, imparatorluklarının temelini oluşturan Yeni Dünya deniz hatlarında sefer için inşa ediyorlardı. Kolombus'un keşiflerinden birkaç on yıl sonra gemi kaptanları ve kraliyet, fethettikleri denizlerin zorunluluklarını kavramışlardı. Gemilerin hem Karayipler'in yaz kasırgalarından, hem de Atlas Okyanusu'nun kış fırtınalarından kaçınması gerekiyor, bu da güvenli sefer mevsimini ilkbahar ve sonbaharla sınırlıyordu. *Los Tres Reyes* zamanına gelinceye kadar İspanyol denizcilik yetkililerinin optimum bir model bulmak için bir yüzyıldan fazla vakitleri olmuştu; buna göre bir ticaret filosu Mayıs'ta İspanya'dan Batı Hint Adaları'na gidiyor, Ağustos'ta farklı bir filo Yeni Dünya'dan İspanya'ya dönüyordu. Her filo kışı Yeni Dünya'da geçiriyor, böylece yaklaşık bir yılı limanda, üç ya da dört ayı seferde geçirmiş oluyordu.[18]

Tecrübeyle her iki yöndeki en iyi rota da öğrenilmişti. Cadiz'den Yeni Dünya'ya giden filo önce güneybatıya, Afrika sahiline yelken açıyor, sonra batıya, Kanarya Adaları'na dönüyordu. Batı-güneybatı doğrultusunda baş tutulması güvenilir alize rüzgârlarından yararlanılmasını sağlıyor ve bu filoyu Leeward Adaları'na götürüyordu. Filo buradan Küba ve Veracruz'a doğru bir kuzeybatı rotası benimsiyordu. Cadiz'den Veracruz'a tipik bir yolculuk yaklaşık 8.700 kilometreydi ve ortalama sekiz hafta sürüyordu.

16 Phillips, Six Galleons, 66-68. Arana altı kalyonun yapımından zararsız çıkmış olabilirdi, ama belgeler buna işaret etmemektedir. Öte yandan kral kendisini Santander'de konuşlanmış yüz kadar askere amir olarak atayarak ödüllendirmiştir; bu muhtemelen sürekli bir gelir kaynağıydı. Bkz. Phillips, *Six Galleons*, 89.

17 Modern bir araştırmacı kralın gemilerin 1727'de Batı Hint Adaları'na mevsimlik sefer için hazır olmayacağına karar verip, bunları ertesi yıla kadar geciktirmenin yollarını bulduğunu öne sürmüştür. Bkz. Phillips, *Six Galleons*, 89.

18 Age, 104-105.

Veracruz'dan Ağustos'taki dönüş yolcuğunda Küba üstünden Karayipler aşılıyor, sonra Bahama Kanalı'ndan geçiliyordu; bu kanal gizli kayalar ve dar geçitlerle doluydu ve her iki yönde de seyahatin en tehlikeli kısmını oluşturuyordu. Filo Bahama Kanalı'nı geçince kuzeydoğuya dönerek, güçlü kuzey rüzgârlarını alıyordu. Filo Azorlara, sonra da Cadiz'e ulaşmak için güvenilir, doğuya doğru esen alize rüzgârlarından yararlanıyordu.

Aslında her iki yöndeki sefer de, bu öngörülebilir rotanın ima ettiğinden çok daha tehlikeliydi. Çoğu kez gümüş ve ticaret malları Ağustos'ta henüz gelmemiş oluyordu, dolayısıyla filo Veracruz'dan ancak sonbaharın sonlarında ayrılıyordu. Gene de, İspanya'da yinelenen mali krizler nedeniyle kraliyetin yıllık gümüş girişine acil ihtiyacı vardı; bu da gemileri olumlu mevsimin dışında sefere zorluyordu. Geç sefer tarihleri kasırga mevsimini atlatıyor, ama filoyu Bahama Kanalı'ndaki fırtınaların ve daha da kötüsü Atlas Okyanusu'nun kuzeyindek fırtınaların yolu üstüne getiriyordu.

Filonun korsanlar için kolay av olduğunu hayal edebiliriz. Ne de olsa yıllar boyunca rota tümüyle aynıydı. Filonun nerede toplandığı bilindiğinden, yüklenip rota üstünde gözükmesi yalnızca bir zaman meselesiydi. Ayrıca korsanların şansı yaver gidip, hava filoyu dağıtırsa gemiler daha da kolay lokma olacaktı.

Aslında, tek bir korsan gemisinin bir İspanyol hazine gemisine saldırıp, tekneye çıktığı bu romantik tablo, 1600'den sonra hiç gerçekleşmedi. Bu kısmen *Los Tres Reyes* gibi hazine taşıyan askeri gemilerin büyük filolar halinde hareket edip, herhangi bir korsan gemisini yenebilmesinden kaynaklanıyordu. Bu gemiler ayrıca ticaret filolarından daha sıkı bir programla hareket ediyorlardı; en iyi geçiş zamanlarında Karayipler'de ve Atlas Okyanusu'nda olma olasılıkları yüksek, fırtınalarla dağılma olasılıkları ise düşüktü.[19]

Piet Heyn'in filoya 1628'de el koyması dışında, 17. yüzyılda yalnızca tek bir gümüş taşıyan İspanyol teknesine el konuldu. 1657'de bir İngiliz filosu iki gümüş gemisini Cadiz'e yaklaştıkları sırada ele geçirdi. İngilizler daha sonra filonun geri kalanını, sığındıkları Kanarya Adaları'nda yok

19 Age.

ettiler.[20] Genelde fırtına ve batık nedeniyle kaybedilen kalyonların sayısı, korsanların eline geçenlerden çok daha fazlaydı.[21]

Gümüş ve İspanyol Ticaret Dünyası

Los Tres Reyes Yeni Dünya'dan İspanya'ya gelen gümüşü koruyan filonun bir parçasıydı. Peki, bir "gümüş filosu"na neden ihtiyaç vardı acaba? İspanya'nın orta Meksika (1521) ile Peru'yu (1536) fethinin ardından, askerler ve papazlar fethedilen toprakları keşfetmek üzere ortalığa yayıldılar. 1545'te bir yerli Peru'daki, Potosi diye bilinen uzak bir dağın yüzeyinde gümüş buldu. Bu o dönemde dünyadaki en büyük gümüş madeniydi. İspanyollar yerel işçileri dağda kuyular kazmaya zorlarken, bazı damarların yüzde 50 saf gümüş içerdiğini keşfettiler. İspanyollar iki yönlü şanslıydılar, çünkü buradan yalnızca 1100 kilometre ötede, cevherden gümüşü çıkarmak için temel önemdeki cıvayı bulmuşlardı.[22] Madenin ilk bulunmasından sonraki kırk yıl içinde üretim 2 milyon pesoya ulaşmıştı. Dağın eteğinde mantar gibi biten Potosi'nin nüfusu 120.000'e ulaşarak, burayı o tarihte dünyanın İspanyolca konuşulan en büyük kenti yaptı.[23]

Potosi'de gümüş bulunmasından yalnızca bir yıl sonra yerliler askerlere ve rahiplere, Meksiko kentinin 500 kilometre kuzeybatısındaki uzak bir yerde gümüş cevheri gösterdiler. Bu madenler de Potosi ile aynı biçimde işlendi. Ancak Peru'daki tek madene göre gümüş burada daha dağınıktı ve yıllar içinde Meksika madenleri Potosi'ye göre daha az miktarda gümüş ürettiler.

İspanyol yasalarına göre sömürge ülkelerdeki maden hakları krala aitti, ama kral madenleri finanse etmiyor ve işletmiyordu. Özel şahıslar ve karteller madenleri işletiyor ve gümüşün beşte birini krala vergi olarak

20 Bu 17. yüzyılda Karayipler'de çok sayıda korsan olduğunu inkâr anlamına gelmemelidir. Bunların başlıca kurbanları yerel gemilerdi. Korsanlar için en kârlı girişim İspanyol sömürgelerinde ihtiyaç duyulan ve yasal olarak ancak yüksek gümrük vergisiyle alınabilinen kaçak kalemlerdi. Bkz. John Lynch, *Spain under the Habsburgs*, cilt 2, 2. baskı (Oxford: Blackwell, 1981), 190.

21 Age, 187-188.

22 O dönemde Avrupa dünyasında biri İspanya ve biri Slovenya'da, her ikisi de Habsburg denetiminde, yalnızca iki diğer cıva madeni vardı.

23 Bkz. Walton, *Spanish Treasure Fleets*, 37-42.

ödüyorlardı. Potosi ve Meksika'da gümüş bulunmasından sonraki yüzyılda Yeni Dünya'dan İspanya'ya binlerce ton gümüş geldi.[24]

Yeni Dünya gümüşü, İspanya'nın 16. yüzyıldaki oldukça kısıtlı ihracat ekonomisini büyük ölçüde geliştirdi. İspanya'nın sıcak, kuru iklimi tarımsal verimliliğini etkiliyor ve ihracatını yün ve yünlü kumaş, şarap, zeytinyağı ve biraz demirle sınırlıyordu. Bir sanayi altyapısı olmayan İspanya İngiltere'den dokuma, keten, kurşun, kalay, balmumu ve kurutulmuş balık, İngiltere ve Felemenk'ten teçhizat ve kâğıt, Baltık ülkelerinden ve İskandinavya'dan direk ve denizcilik malzemesi, Fransa'dan tahıl ve Portekiz'in Brezilya'daki sömürgelerinden şeker ithal ediyordu. İspanya her zaman dış ticaret açığı veriyor ve bunu Meksika ve Peru'dan sevk edilen altın ve gümüşle karşılıyordu.[25]

Bir Deniz Savaşları Dünyası

Yeni Dünya'dan gelen gümüş ve altın dünyanın en yaygın ve zengin imparatorluğunun yaratılmasına yardımcı oldu. Bu zenginliğin büyük bölümü İspanya'nın rakipleriyle, 1500'lerin ortasında başlayan ve aralıklı olarak bir yüz yıl süren savaşlarında harcandı. İspanya'nın 1600'den önceki elli yılda, İnebahtı'da Osmanlı donanmasına karşı kazanılan çok önemli deniz zaferi (1571), İspanya ve Portekiz tahtlarının küreselleşmiş bir imparatorlukta birleştirilmesi (1581), Karayipler'deki limanlarda savunma tesislerinin ve güçlü bir İspanyol donanmasının oluşturulması sonucu tehlikeli korsanlığa son verilmesi ve güney Felemenk ve İtalya'daki Habsburg topraklarını, Ren boyundaki Katolik krallıklarıyla ve biraz daha gevşek bir bağla Habsburg Avusturya ile Katolik Polonya'yı da kapsayan geniş bir askeri ittifakın sağlanması gibi çarpıcı başarıları oldu. Bu arada önemli başarısızlıklar da olmuştu: İngiltere'nin işgali için inşa edilen büyük İspanyol donanmasının yenilgisi (1588) ve İspanya'nın Felemenk ve Belçika'daki isyanı bastıramaması sonucu Yedi Birleşik Felemenk Cumhuriyeti'nin imparatorluktan kopması (1581).

İspanyol Devleti tümüyle, Katoliklik ve Habsburg karşıtı İngiltere ve İsveç ile isyankâr Felemenk'e karşı savaşmak için para bulmaya odaklanmış-

24 New Granada'da da büyük bir altın madeni bulunmuştu, ama Yeni Dünya'dan İspanya'ya sevk edilen altının çoğu bölgedeki ırmaklardan eleme yöntemiyle çıkarılıyordu. Bu çok ağır, madenlerdeki kadar ağır bir işti. Zorla çalıştırılan yerel insanlar hızla ölüyorlardı; bu neden İspanya çok geçmeden tüm bu girişimler için Afrika'dan köle işçi getirmeye başladı.

25 Lynch, *Spain under the Hapsburgs*, 167.

tı. İspanya'nın kara ve denizdeki savaşlarına ne kadar para harcadığını hayal etmek neredeyse imkânsızdır. *Los Tres Reyes* gibi bir donanma gemisinin bakımının ve buna mürettebat sağlanmasının yıllık maliyeti, gemiyi inşa etmenin yaklaşık üç katıydı.[26] İspanya Avrupa, Asya ve Yeni Dünya'daki filolarında bu tür gemilerden onlarcasının bakımını sağlıyordu. Askeri görevlerde kullanım bu kalyonları çok yıpratıyordu; gemilerin tahmini hizmet ömrü, her yıl temizleme ve yeniden donatımla, yalnızca on yıldı. Karada, Felemenk ile savaş İspanya'ya yılda yaklaşık 3,5 milyon *ducat*'a mal oluyordu (bugünkü değeriyle muhtemelen 125 milyon dolar).[27] Kraliyetin bu düzeydeki harcamalarını gümüş filosunun geliri bile kaldıramazdı. Kral ve danışmanları hiç durmadan, gelecekteki tarım vergilerinin ipoteği karşılığı borç almak, paranın değerini düşürmek, mevcut vergileri artırmak ve yeni vergiler koymak gibi yaratıcı finansman tedbirleri tasarlıyorlardı.[28]

Savaşa odaklanma İspanyol ekonomisinin ciddi yapısal sorunlarını daha da kötüleştirdi. Ezici vergi yükü karşısında köylüler kentlere kaçtılar ve tarımsal üretim 1660'lar boyunca sürekli azaldı. Kuzey Avrupa kentlerinden farklı olarak İspanyol kentleri genelde yenilik ve imalatın olmadığı, salt idari işlevleri olan, sarayla bağlantılı merkezlerdi. Saray mensupları sınıfı sanayiye değil, malikânelere ve sömürgelerdeki girişimlere yatırım yapıyordu.[29] Bu nedenle köylüler İspanyol kentlerinde fazla fırsat bulamadılar ve birçoğu Yeni Dünya'ya göç etti. İspanya'nın –açlık, veba ve dış göçle azalan– nüfusu 1600'lerde sürekli düşüş halindeydi. 1640'larda ağır vergiler ve ekonomik durgunluk Katalonya'da isyana neden olurken, Portekiz imparatorluktan ayrıldı.

İspanya'nın düşmanlarına karşı savaşa bu derece yoğunlaşması ayrıca olumsuz sonuçları olan politikalara yol açtı. Örneğin kraliyetin İspanya'nın düşmanlarıyla ticareti yasaklayan çok sayıda kararname çıkarması tacirleri kaçakçıya, ithalatı kaçak mala dönüştürdü. İspanya Fransa'dan tahıl, Baltık'tan gemi direği, İskandinavya'dan kurutulmuş balık ve Felemenk ve İngiltere'den mamul mallar almadan hayatta kalamazdı. Bu ihtiyaç malze-

26 Phillips, *Los Tres Reyes*, 35.
27 *Ducat* başlangıçta Venedik'te basılıyordu, ama uluslararası bir para birimi olarak o kadar yaygınlaştı ki, İtalya'daki diğer ülkelerde, Felemenk ve Belçika'da (burada *guilder* deniliyordu), Fransa'da (*livre*) ve Almanya'da (*gulden*) basılmaya başlandı.
28 Lynch, *Spain under the Hapsburgs*, 90.
29 Age, 89.

melerini ithal etmek için verilen rüşvetler tüm İspanyol hükümetini yozlaştırdı ve sonuç olarak bu kalemleri çok daha pahalı hale getirdi.[30]

Bu yasaklar savaş sahasını da genişletti. Seville'in toptancı pazarlarından baharat alması yasaklanan Felemenk, Güneydoğu Asya'daki baharat kaynaklarının kontrolü için Portekizlilere meydan okudu. 1595'te toplam kapasitesi bin ton civarında dört gemiden oluşan ilk Felemenk filosu Güneydoğu Asya'ya geldi. 249 kişilik mürettebattan yalnızca 80'i hayatta kaldı ve gemilerden biri kaybedildi, ama girişim mali açıdan başarılıydı ve Felemenk'in Güneydoğu Asya'nın baharat yetiştiren adalarına peş peşe saldırılarının ilk adımı oldu.[31]

Servet edinmek için Doğu Hint Adaları'na giden, Bruges'dan Jacques de Coutre adlı genç bir tacir Manila Körfezi'nde Felemenklilerle (o tarihte Portekiz ile ortak bir krala sahip olan) İspanyolların bir deniz savaşına tanıklık etmişti. İspanyollar'dan yana olan de Coutre şunları yazıyordu (İspanyolca):

> Ben oradayken tesadüfen Felemenk'e ait bir karak [metinde *nau*] ve bir *patache* limana yanaştı. Burada *baxele*'lerin [yerli tekneleri] girişini engelleyerek, 20 gün kadar kaldılar. Bu olay meydana gelirken Vali Don Francisco Tello [de Guzman] bir karak [*San Antonio*], bir firkateyn [İspanyolca metinde *galizabra*] ve bir *patache*'in hazırlanmasını emretti; gemilerde çoğu soylular ve kentin önde gelen kişileri olan 500 İspanyol vardı. Komutanları, edebiyat bilgisi silah bilgisinden fazla olan Doktor Antonio de Morga'ydı.
>
> [De Coutre'ın günlüklerinde Felemenklilerin Manila Limanı'nda rüzgârı arkalarına alarak İspanyollarla çatışmaya girdikleri anlatılır. İspanyol karakı, Felemenk karakını bir adanın rüzgâr altı tarafına kovaladı ve saldırdı. İspanyol firkateyni geldiğinde, Felemenk karakı teslim olmuş göründü, ama Felemenk *pateche*'i kaçtı. İspanyol komutan Felemenk *patache*'ini kovalamak için kendi gemisine gittiğinde Felemenkliler teknelerini geri aldılar ve teknenin demirli olduğu *San Antonio*'ya ateş açtılar.]

30 Age, 170-171.
31 Lincoln P. Paine, *Ships of Discovery and Exploration* (Boston: Mariner Books/Houghton Mifflin, 2000), 47.

Felemenk generali amiralimiz Kaptan Alcega'nın gittiğini görünce, adamlarımız tekneye çıkmış olduğu halde yeniden toplarını ateşlemeye başladı; ateş öylesine güçlüydü ki generalimiz Doktor Antonio de Morga'nın karakında büyük delikler açmayı başardı. De Morga asker olmadığından, karakının su aldığını görür görmez iki gemiyi birbirine bağlayan halatların kesilmesini emretti. Halatlar kesilince, karak battı ve teknedeki herkes boğuldu; yalnızca hindistancevizi lifinden su çekmeyen bir şiltenin üstündeki Doktor Antonio de Morga ve altı adam kurtuldu. Bu kayıp derin üzüntü yarattı, çünkü olayda Manila'nın önde gelen kişileri ölmüştü. Felemenk generali gemisinin serbest kaldığını ve bizim komutanın teknesinin batmakta olduğunu görür görmez, durup suyun üstünde kalmak için çabalayanları bile öldürmekten geri durmadı; sonra da yelkenlerini kaldırıp gittiler. Kaptan Alcega *patache*'i [*Eendracht*] ele geçirdi ve içindeki 18 Felemenkli ile birlikte geri getirdi; bunlardan 13'ü boğularak idam edildi.[32]

De Coutre'nin Manila Limanı'ndaki savaş anlatısından daha da ilginç olanı, onun 1625 dolayında İspanyol kralına yazdığı dört tezkeredir. De Coutre, 1609'da Felemenk karşısında küçük düşürücü bir yenilgi ve ateşkesin ardından İspanyol kralının artık aynı anda hem Amerikaları, hem de Doğu Hint Adaları'ndaki Portekiz tekelini koruyamayacağını fark ettiğini çok iyi anlamıştı. İspanya peş peşe yenilgiye uğramış, örneğin Malakka'yı ve Sumatra'nın kuzeybatı ucundaki önemli liman Açe'yi kaybetmişti. İlk tezkeresi şöyle başlar:

Eğer majesteleri, Brezilya'ya gönderdiğiniz donanma gibi, Hindistan'a Kastilyalıların ve Portekizlerin bulunduğu, insan ve silah açısından iyi donanımlı ve iyi topçulara, cephaneye ve yeterli ikmal malzemesine sahip 40 kalyon sevk ederlerse ve eğer ertesi yıl aynı şekilde 20 kalyon gönderilirse, daha önce sözü edilen Estado [Doğu Hint Adaları'ndaki Portekiz kolonyal tekeli] aşağıdaki biçimde düzeltilebi-

32 Jacques de Coutre, *The Memoirs and Memorials of Jacques de Coutre: Security, Trade and Society in the 16th and 17th-Century Southeast Asia*, ed. ve giriş Peter Broseberg, çev. Roopanji Roy (Singapur: NUS Press), 158-162.

lir, çünkü asiler oraya sağlam biçimde yerleşmişlerdir ve çok sayıda gemileri ve çok güçlü kaleleri vardır.

De Coutre'un önerisi Güneydoğu Asya Adaları'nda yürütülecek, anakaradaki yerli devletlerin fethi ve Malakka'nın geri alınması da dahil, tam kapsamlı bir savaştan başka bir şey değildi. Tezkeresi yazarın stratejik vizyonunun gerçekte Güneydoğu Asya'dan çok daha büyük olduğuna işaret etmektedir. Hindistan'ın hem doğu, hem de batı sahillerindeki müstahkem Felemenk konumlarına deniz saldırıları ve savaşın Basra Körfezi ile Kızıldeniz'in ağzına taşınmasını öneriyordu. De Coutre'un, İspanya'nın Güneydoğu Asya, Hindistan ve Basra Körfezi'ndeki çıkarlarını stratejik olarak birleştiren kavramsal coğrafyası, üç denizcilik dünyasının entegrasyonunu çarpıcı biçimde sergiliyordu; bu üç dünya eskiden beri ticaretle olsa da siyasi, askeri ya da stratejik düşünceyle birbirine bağlanmamış Hint Okyanusu, Bengal Körfezi ve Java Denizi'ydi.[33] Kuşkusuz bu vizyon kendi memleketinde devasa askeri yükümlülüklere girişmiş olan ve sömürgelerden geliri giderek azalan İspanya tarafından asla gerçekleştirilemeyecekti.

İspanya'nın düşmanla ticarete getirdiği yasaklar, İspanya ve Portekiz limanları arasında ticaretin dağılımını da derinden etkiledi. Seville umutsuzca Yeni Dünya ile ticaret tekeline tutunmaya çalıştı, ama kralın ajanları her yerdeydi ve kaçak mal arıyorlardı. Cadiz gibi sahil limanları kralın kontrolünden uzaktı ve kaçak mamul malları ithal ederek, bunları yabancı gemilerle Batı Hint Adaları'na yeniden ihraca hazırdı.[34]

Genelde İspanyol krallığı sömürgelerinin yalnızca bir madencilik ekonomisi olmaktan, tarıma ve meta üretimine geçtiğini kavrayamadı. Sömürgelerin artık İspanya'nın ihracat için ürettiği zeytinyağı ve yüne ihtiyaçları yoktu; bunun yerine büyük tarım ekonomisi için demir aletlere ve göçmenleri giydirmek için kumaşa gereksinim duyuyorlardı ve İspanya bunların hiçbirini üretmiyordu. İspanya diğer ülkelerin İspanyol sömürgeleriyle ticaretini hukuki ve askeri olarak yasakladığından, Felemenk ve İngiltere gibi imalatçı ülkeler bu İspanyol mevzuatını aşabilmek için Portekiz'in daha küçük, kontrolü daha zayıf limanlarıyla işbirliği yapıyorlardı. İngiliz ve

33 Age, 242-271.
34 Lynch, *Spain under the Hapsburgs*, 187.

Felemenk mamul malları Portekiz'e ithalat olarak boşaltılıyor, sonra Portekiz gemileriyle İspanyol sömürgelerine yeniden ihraç ediliyordu. Liman yetkilileri vergi ve rüşvet alıyor, Portekizli kaptanlar nakledecek yük buluyor, İngiliz ve Felemenkliler de malları için hazır bir pazara sahip oluyorlardı. Portekiz'in küçük limanlarından yeniden ihraç ticaretinin, İspanya'nın Yeni İspanya ile ticaretini yarı yarıya azalttığı hesaplanmaktadır.[35]

Resmen İspanyol Krallığı'nın bir parçası olmasına rağmen, Portekiz'in kendi hükümeti vardı ve limanları kendi kontrolündeydi. Portekiz'in Brezilya'ya ihracatının önemli kısmını başta kumaş olmak üzere Felemenk mamul malları oluşturuyordu. Portekiz'in Brezilya'dan ithalatının büyük kısmını da üstlenen Felemenk gemileri, ana ülkeye şeker ve boyar maddeler getiriyorlardı.[36]

Ekonomik açıdan İspanyol İmparatorluğu'nun merkezi ana ülkeden, sömürgelere kaymıştı. Bunun en açık görüldüğü yer, İspanya'ya gümüş sevkiyatındaki azalmaydı. Sömürgeler daha çok tarımsal ülkelere dönüştükçe, idareleri de kaçınılmaz olarak daha karmaşıklaşmış ve pahalı hale gelmişti. İdari masraflar çıktıktan sonra İspanya'ya gönderilebilecek "artı" gümüş 1600'ler boyunca sürekli azalarak, 1595'te 31,5 milyon pesodan, aradaki bir iki iyi yıl dışında, 1656'da 3,3 milyon pesoya düşmüştü.[37]

Dünyada Kalyon

Genel manzaraya baktığımızda *Los Tres Reyes* gibi kalyonlar dünya tarihinde, tümü de çok daha entegre bir denizcilik dünyasının gelişimine işaret eden, dört önemli değişikliği somutlaştırıyorlardı.

Birincisi, kalyonlar tüm dünyada faaliyet gösteren, ilk kez homojen biçimde inşa edilmiş, silahlı ticaret filolarını oluşturdular. İspanyol/Portekiz kalyonları her yıl Karayipler ile ana ülke arasında, Güney ve Orta Amerika'nın batı sahilinde aşağı yukarı ve Horn Burnu'nun acımasız fırtınalarının içinden geçen, Büyük Okyanus'ta Filipinler ve Çin'e gidip gelen, Güneydoğu Asya'dan dolaşıp Umit Burnu'ndan Portekiz'e ulaşan, yıllık tarifeli seferler yapıyorlardı. Fırtına, resif ve kayalardaki kayıplara rağmen,

35 Age, 122.
36 Age, 76.
37 Age, 182.

kalyonlar o zamana dek derlenmiş en zengin kargoları taşıyor ve bunu oldukça dikkat çekici bir öngörülebilirlik düzeyinde gerçekleştiriyorlardı. Bu nedenle bu gemiler ana ülkenin ihraç edecek çok az şeyi olmasına ve imalatta ciddi biçimde geri kalmasına rağmen, İspanyol Krallığı'nın inanılmaz derecede yayılmasına olanak sağladılar.

İkincisi, kalyonlar gerçekten küresel ilk deniz çatışmalarına katıldılar. Portekiz kalyonları Güneydoğu Asya ve Çin ticaretinin kontrolü için Felemenklilerle savaştı. İspanyol kalyonları aynı zamanda Karayipler'de ve Güney Amerika'nın doğu sahili açıklarında İngilizlerin devlet korsanlarıyla çarpışıyorlardı. İspanyol donanmaları Avrupa sahilleri açıklarında İngiliz, Fransız ve Felemenk donanmalarıyla da savaştılar.

Üçüncüsü, kalyon insanlık tarihindeki en büyük ve hızlı göçlerden birini mümkün kılan, ağır işlerin güvenilir ticaret gemisiydi. 1540 ile 1600 arasında 250 binden fazla İspanyol ve Portekizli, uzak gümüş madenlerinde servet aramak üzere Peru ve Meksika'ya göç etti. Kalyonlar madenciliği mümkün kılan her şeyle birlikte, giysi, mobilya ve mantar gibi büyüyen Potosi Kenti'nin kadınlarını taşıdılar.

Dördüncüsü, kalyonların naklettiği yüzlerce ton gümüş ve altının kısa vadeli ve uzun vadeli ekonomik etkileri oldu. Avrupa'da bu değerli madenlerin girişi bir yüzyıldan fazla süren bir fiyat enflasyonunu başlattı ve her enflasyonda olduğu gibi bunun da kazananları ve kaybedenleri oldu. Düzenli bir gümüş ve altın akışı, kronik olarak bütçesini aşan İspanyol Krallığı'na borç sağlamaya her zaman hazır olan bankacılık kurumlarını hareketlendirdi. Dolayısıyla gümüş ve altının büyük bölümü İspanya'dan yalnızca geçerek, Felemenk ve İngiltere ile savaşlarda askeri birlikler ve ikmal malzemesi için ödemelere ve İspanya'nın üretmediği ithal mamul malların satın alınmasına gitti. Gümüşü izlemek, insanı beklenmedik yerlere götürmektedir. Hindistan'ın satın almak istediği hiçbir şey üretmeyen İngilizler, Avrupa'ya getirdikleri baharat ve kumaşların parasını İspanyol gümüşüyle ödediler. Aynı şekilde büyük miktarlarda İspanyol gümüşü, porselen ve ipekliler için Çin'e gitti. Bu nedenle, gümüş filosunun kalyonları gelişmekte olan dünya ekonomik sistemine merkezi bir hizmet sundular.

HMS[1] VICTORY

Güçlü bir İngiliz filosu, 3 Ekim 1744'te Cebelitarık'taki bir Fransız ablukasını kırıp dönerken, Manş Denizi'nde kuzeye doğru seyrediyordu. Filo birkaç düşman ticaret gemisine el koymuş ve Akdeniz'deki İngiliz donanmasına giden değerli ikmal malzemelerine eşlik etmişti. *Victory* filonun amiral gemisi ve o dönemde hizmet halindeki en büyük ve en ağır silahlandırılmış gemiydi. (Kraliyet donanmasında *Victory* adlı birkaç gemi olduğunu kaydetmemiz gerekir. Bu bölümde ele aldığımız gemi, Trafalgar'da Nelson'un amiral gemisi olarak hizmet eden, çok daha ünlü *Victory* değildi. O *Victory* –ki bu adı taşıyan son gemiydi– bu bölümün *Victory*'sinden çok daha uzun süre yaşadı.)

Amiral Sir John Balchan o tarihte yetmiş altı yaşında, saygın ve tecrübeli bir kaptandı. Gün boyunca ve gece süren devasa bir Kuzey Denizi fırtınası filoyu dağıttı. Birçok gemi direğini kaybetti, hasara uğradı ve rotasından çok uzağa sürüklendi. Gemiler ertesi hafta güç bela Plymouth Limanı'na ulaştılar. *Victory* son olarak 4 Ekim'de görülmüştü, ama Plymouth Limanı'na hiç varamadı. Tekne, içindeki bini aşkın insanla birlikte batmıştı.

İngiliz gazeteleri iki hafta sonra üstünde "Victory" sözcüğü yazılı bazı küreklerle, gemideki denizcilerden birine ait bir sandığın, Fransız sahilinin hemen açığındaki Manş Denizi Adaları'ndan birinde kıyıya vurduğunu bildirdiler.[2] *Victory*'nin kaybını izleyen aylarda bir inceleme heyeti ada sakinlerinin bazılarından ve adanın batı sahilindeki Casquets diye bilinen kötü şöhretli kayalardaki fenerin bekçisinden yazılı tanıklıklar topladı. Yöre halkından bazıları gece büyük top sesleri duyduklarını, bunun bir donanma gemisinin tehlike işareti olduğunu, ama deniz çok dalgalı olduğundan kurtarma teknelerini suya indiremediklerini bildirdiler. Mürettebattan kıyıya hiç ceset vurmadı. İnceleme heyeti geminin Casquets'e sürüklendiği ve parçalandığı sonucuna vardı. Geminin tasarımının uygunsuz olduğunu ve

1 HMS: His/Her Majesty's Ship (Majestelerinin Gemisi).

2 *Old England or the Constitutional Journal* (Londra), 20 Ekim 1744, Cumartesi, sayı 80. Gale/Gengage Burney Collection of 17th-18th Century Newspapers.



Resim 23. Peter Monamy'nin (1681-1749) tablosunda *HMS Victory'nin batışı*, 1744. National Maritime Museum, Greenwich. Fotoğraf: Botaurus, Wikimedia Commons.

böylesi bir fırtınaya dayanamayacağını söyleyenler oldu. Ne amirale, ne de kaptana herhangi bir eleştiri yöneltildi, inceleme heyeti üzüntüyle fırtınanın gemiyi yendiği sonucuna vardı.[3]

Victory'nin kaderi 2008'e kadar denizin sayısız gizemlerinden biri olarak kaldı. O yaz, Odyssey Marine'e (Florida merkezli) ait, ticari bir hazine arama gemisi batı Manş Denizi'nin bazı kesimlerini kenar tarayıcılı radar ve manyetometre ile inceledi. İlk görüntüleme, yüzeyin yüz metre altında, dalgıçların araştırması için çok derinde, çapaları ve topları olan, ahşap bir batık buldu. *Odyssey Explorer* mürettebatı alanı incelemek için aşağıya uzaktan kontrollü bir araç (ROV) indirdi. Trol ağlarının deniz taba-

3 W.L. Clowes, *A History of the Royal Navy from the Earliest Time to the Present*, cilt 3 (Londra: Chatham Publishing, yeniden basım, 1996), 107-108.

nı üstündeki batıkta çok hasar yaratmasına rağmen, Mayıs ve Haziran'daki beş dalış çok sayıda topun varlığını saptadı.

Batık alanının yaklaşık 2574 metre karesi incelenmiş ve ciddi arkeolojik kalıntılar saptanmıştır. Bunlardan en göze çarpanı kırk bir adet tunç toptur; bunların çapları 10,16 cm ile 17,78 cm arasında değişmekte, dolayısıyla 2,72 kg ile 19 kg arasında gülle atan toplara karşılık gelmektedir. İkinci tip top işlevsel olarak kraliyet donanmasının en büyük savaş gemilerine, birinci sınıflara özeldi. 19 kiloluk gülle atan topun üstünde Kral I. George ve II. George'un kraliyet armaları ile döküm tarihi 1726 görülmektedir; 5,44 kiloluk gülle atan topta da 1734 tarihinin olması batık alanını tam da *HMS Victory*'nin yapım ve faaliyet zamanı çerçevesi içine yerleştirmektedir.

Dümenin alt ucu olduğu anlaşılan nesne, kurşundan kare bir kılıfla ya korunmuş ya da tamir edilmiştir. Tahtaların durumu son derece kötüdür, yüzeyler öylesine aşınmıştır ki dümen kontrplak tabakalarına benzemektedir. Deniz tabanında insan kemikleri kaydedilmiştir.[4]

ROV'un sonbaharda yaptığı on sekiz dalış, geminin önemli bölümlerinin hâlâ zemine gömülü olduğunu saptamıştır. ROV'un batıktan küçük miktarlarda tortu temizledikten sonra ortaya çıkardıkları arasında bakır bir kazan, fırın tuğlaları, büyük çapalar, çok bozulmuş durumdaki omurga, kaplama tahtaları, mermilerdeki düzensizlikleri zımparalamak ve kılıçları bilemek için az rastlanan taş tekerlekler vardı. İnsan kalıntıları bulunan tüm bölgelerde kazılar durduruldu ve kemikler yeniden gömüldü. Ekip kırk bir topu deniz tabanında fotoğrafladı ve bunlardan ikisini çıkardı. Demir yerine tunçtan dökülmüş, deniz dibine yayılmış duran toplar yeryüzündeki tunçtan ağır deniz toplarının en büyük koleksiyonunu oluşturmaktadır. Dalgıç raporunda şunlar belirtilmiştir: "Zarif yunusları ve girift döküm tasarımları ve kraliyet armalarıyla, bunların tümü de tunç işçiliğinin mükemmel örnekleridir." ROV teknisyeni Olaf Diekhoff'un topların çapını tam olarak ölçmek için tasarlayıp, imal ettiği özel alet, geminin kimliğini tespit etmekte vazgeçilmez bir kanıt işlevi gördü.[5]

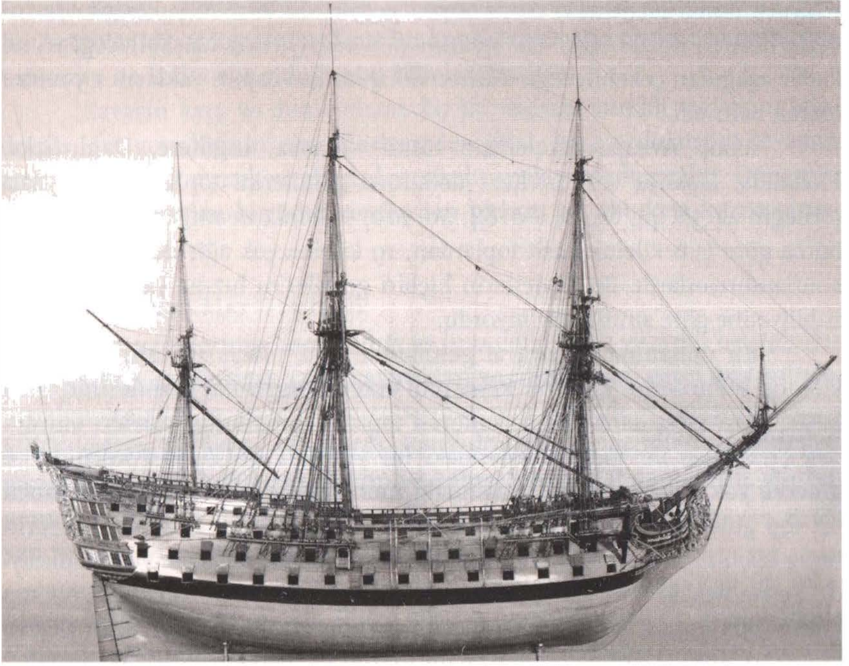
4 Neil Cunningham Dobson ve Sean Kingsley, "HMS *Victory*, a First-Rate Royal Navy Warship Lost in the English Channel, 1744; Preliminary Survey and Identification," Odyssey Papers 2 (Tampa, LF: Odyssey Marine Exploration, 2009), 7, http://www.shipwreck.net/pdf/OMEPapers2-HMS_victory.pdf.
5 Age, 8.

2008 sonbahar dalış mevsiminden sonra geminin kimliğini bulma çalışmaları Manş Denizi'nden, İngiliz donanma arşivlerine kaydı. Araştırmacılar dönemin topçu listelerinden, deniz yatağındaki topun 17,78 santimlik çapının, 19 kiloluk gülle atan bir topa tam uyduğunu keşfettiler. Topların üstünde bulunan tarihler ve kraliyet armaları araştırmayı daha daralttı. O tarihte yalnızca *Victory*'nin bu çapta bronz topları vardı. *Odyssey Explorer*'ın bulduğu batığın *Victory* olduğu doğrulanmıştı, ama gemi açık denizde, Casquet kayalarının yüz kilometreden fazla uzağında bulunmuştu. Birdenbire neden kıyıya hiç ceset vurmadığı anlaşılmıştı. Gemi derin suda batmış ve ardında canlı biri ya da yüzen enkaz parçası bırakmamıştı.

Hat Gemisi

Hat gemisi nedir? Bu savaş tekneleri, (Onuncu Bölümdeki *Los Tres Reyes* gibi) İspanyol kalyon geleneğine uygun olarak, tüm ateş güçlerini geminin bordalarında yoğunlaştırırlardı. Baştan ileri doğru ateş kapasiteleri hemen hemen hiç yoktu, kıçtan arkaya ateş kapasiteleri ise son derece sınırlıydı. Bu tür gemiler için geliştirilen ana taktik, gemileri uzun bir baş-kıç hattında, silahları aynı şekilde düzenlenmiş düşmana karşı gelmek üzere dizmekti. İki hat birbirlerine yaklaşmak için rüzgârdan yararlanabilir ya da belli bir mesafede kalıp, birbirlerine ateş açabilirdi. Hedef, kendi silahlarından mümkün olduğunca çoğunu etkili kılıp, düşman ateşini asgariye indirecek biçimde hareket üstünlüğü sağlamaktı. Hatlar bozulmadığı sürece, deniz çatışmalarında kesin bir zafer çok nadiren sağlanırdı.

Gemileri bir hat üstünde dizmenin altında yatan stratejinin, karada gelişen piyade taktiklerine paralel olduğunu kaydetmekte belki yarar vardır. Ordular savaş hatları halinde karşı karşıya gelirlerdi. Bir kolun ya da sıranın önündeki adam silahını ateşler, döner ve silahını yeniden doldurmak üzere kolun ya da sıranın arkasına geçerken, sıradaki ikinci adam ateş etmek için öne çıkardı. Ölümcüllük, dakikliğe değil ateşleme hızına bağlıydı. Piyade eğitimleri ve teknoloji geliştikçe, silahı yeniden doldurmak için gerekli süre kısaldı. Bunun sonucu bir adamın kolun önüne ulaşması için önceden altı, hatta sekiz adamın doldurma işlemini tamamlaması gerekirken, daha sonraları bunun için yalnızca üç adamın doldurma işlemini tamamlaması yeti-



Resim 24. *HMS Victory*'nin, gemi hizmetteyken yapılmış modeli. Muhtemelen genç subayların eğitimi için kullanılıyordu. National Maritime Museum, Greenwich.
Fotoğraf: Botaurus, Wikimedia Commons.

yordu. Böylece piyade hatları daha sığ hale gelip, iki ya da üç sıradan oluştu, ama çok uzun karşıt hatlara yayıldı. Deniz savaşlarında olduğu gibi, düşmanı yandan kuşatmak etkili olabilecek ateş gücünde avantaj sağlıyordu.

1650'den 1850'ye, iki yüzyılı aşkın süre deniz savaşları ve deniz gücü konusundaki bu merkezi fikirler tüm Avrupa'da benzer gemiler yapılmasına yol açtı. Tüm hat gemileri üç direkliydi. Topları, top menfezlerinden ateş ederdi. Gemilerin hepsinin dikeye on ile on beş derece eğimli, dik bir kıç bodoslamasına tutturulmuş, ağır bir kıç dümeni vardı; bu tasarımın diğer tüm düzenlemelere üstün olduğu kanıtlanmıştı. Bu gemilerin kıçı suyu hızlı ve etkin tarzda dümene alacak biçimde tasarlanmıştı. 18.

yüzyılın ikinci on yılında daha büyük gemilerde dümen yekesinin yerini hızla dümen dolabı aldı. Bir insanın ne kadar yukarı ulaşabileceği ve ne kadar aşağıdan çekebileceği, dümen dolaplarının çapını yaklaşık 1,5 metre olarak belirledi.[6]

Rakip Avrupa ülkelerinin tümü –Fransa, İngiltere, Danimarka, Hollanda, İspanya ve Portekiz– donanma gemilerini toplam top sayıları (örneğin 24, 32, 44, 64, 74, 80, 84, 90, 100) ve bunların attığı güllelerin ağırlığına göre (3,6 kiloluk hafif toplardan, 19 kiloluk çok ağır deniz toplarına) sınıflandırıyorlardı. Bu devletlerin hiçbiri gemilerini hızına ya da manevra kabiliyetine göre sınıflandırmıyordu.

Bir donanmanın amiral gemisinde tipik olarak üç tam güvertede yüz top bulunurdu. *Los Tres Reyes* gibi erken dönem hat gemilerinin hem başta, hem kıçta daha küçük kalibreli toplarla donatılmış kuleleri olurdu. *Los Tres Reyes* ile *Victory* arasındaki bir yüzyılda bu kuleler küçüldü ve giderek yok oldu; bunların arasındaki merkezi alan doldurularak, üçüncü bir top güvertesi haline geldi. Doksanlar (doksan toplu gemiler), yüzlerin biraz küçültülmüş, subaylara daha az konforlu alan sağlayan versiyonlarıydı. Seksenler iki tam top güvertesi ve ana güverte ile pupada belli bir top kombinasyonuyla, arada bir yerdeydi. İki top güvertesi olan yetmişler ve altmışlar, görece hafif silahlıydı ve bir miktar hız yapmaları amaçlanmıştı.[7]

Deniz Savaşları Stratejisi

1650-1700 deniz savaşları esas olarak İngilizler ile Hollandalılar arasında ve büyük ölçüde Avrupa'nın kuzey denizleriyle sınırlıydı. Standart stratejiye göre düşman limanları denizden abluka altına alınır ve düşman yiyecek ve diğer temel ihtiyaç maddelerinin girişi önlenerek cezalandırılmaya çalışılırdı. Bu tip stratejinin karada da paraleli vardı. Ordular ele geçirmek ya da açlığa mahkûm etmek umuduyla kentleri kuşatıp, ablukaya alırlardı. Deniz ablukaları genellikle sınırlıydı. Kimse kışın sis ve fırtına-

6 Bkz. Brian Lavery, *The Arming and Fitting of English Ships of War: 1600-1815* (Annapolis, MD: Conway Maritime Press, 1987), 9-22. Ayrıca Brian Lavery, *Building the Wooden Walls: The Design and Construction of the 74-Gun Ship Valiant* (Londra: Conway Maritime Press, 1991).

7 Brian Lavery, *The Ship-of-the-Line*, cilt 1, *The Development of the Battlefleet, 1650-1850* (Annapolis, MD: Conway Maritime Press, 1983), 75.

larında Kuzey Denizi'nde olmak istemezdi.[8] Karada da durum benzerdi. Komutanlar bir orduyu kuşatılmış bir kentin dışındaki geçici ordugâhlarda tutmanın ne kadar zor olduğunun bilincindeydiler.

Savaşın kara ve deniz olarak bu iki veçhesi sürekli etkileşim içindeydi. Hat gemilerinin ana işlevlerinden ikisi, kara ordularının levazım gemilerine eşlik etmek ve ablukaları sürdürmek ya da kırmaktı. Dönemin deniz savaşlarından birçoğu, taraflardan birinin bir ablukayı kırma girişimiyle tetiklenmişti.

Barış ve Savaşta Hat Gemileri

Hat gemilerinin tasarlandığı ve inşa edildiği iki yüzyılın belirgin bir ritmi vardı. Genel olarak savaş hazırlıkları ve fiilen savaş, gemi üretiminde, yeniden donatım ve revizyonda, tasarım denemelerinde ve gelişmiş teknolojide keskin bir artışa yol açardı. Barış dönemi ise gemilerin hizmetten çıkarılması, düşük düzeyde bakım ve köhne tasarımlar zamanıydı. Bir hat gemisinin yıllık tedarik ve mürettebat masraflarının, neredeyse bir gemi yapım parasına eşit olduğunu kaydetmekte yarar vardır.

Fransa 1714'ten sonra denizlerin kontrolü için İngiltere ile rekabetten büyük ölçüde çekildi. Bunu izleyen barış döneminde İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı çeşitli deniz tekneleri için değişmez, formel tasarım kuralları benimsedi. (Okur bundan altmış yıl önce, *Los Tres Reyes* zamanında, İspanyol Krallığı'nın aynı şekilde kalyonlar için değişmez, formel tasarım kuralları oluşturduğunu anımsayabilir; bir gemi yalnızca tonilatoyla sipariş ediliyordu.) 1699 ile 1739 arasında İngiltere'de donanmada tasarım, inşaat ve revizyon, gemi tasarımında herhangi bir deneyi büyük ölçüde dışlayacak biçimde, kurumsal olarak kontrol edildi. Eski gemiler, hiçbir yeni deney yapılmadan, hemen hemen aynı biçimde "revize" edildiler.

Gemi tasarım ve yapımındaki bu sabit kurallar gemi yapımcıları için tahminde bulunmayı kolay, ilgili devlet bürokratları için de bütçelen-

8 Savaş sırasında Fransız sahilindeki İngiliz ablukasını kışın da sürdürme politikası benimsendi. Bu, 1759 Kasım ayı sonunda Quiberon Körfezi'ndeki gibi büyük zaferlere yolu açtı. Ama bu hizmet subaylar ve askerler için acı vericiydi; E. Hawke şöyle yazıyordu: "Tanrıya şükür. Çok iyiyim, ama soğuktan neredeyse öleceğim. Yakın zamanda memlekete dönmeme izin verileceğini umuyorum, çünkü uzun ve yorucu bir hizmet süresi geçirdim." G.J. Marcus, *Heart of Oak: A Survey of the british Sea Power in the Georgian Era*'dan naklen (Londra: Oxford University Press, 1975), 235.

dirmeyi basit hale getiriyordu. Kaptanlar ve gemi subayları genellikle sabit kurallardan hoşlanıyorlardı, çünkü bunlar subaylar için geniş kamara alanı ve yatacak yerler sağlıyor ve mürettebatın eğitimini kolaylaştırıyordu.

İngiltere kendi hat gemileri için 3:1 gibi, oldukça güdük bir uzunluğa genişlik orantısı kuralı getirmişti. Deniz komutanlığı gerek iki güverteli daha küçük tipte, gerekse görece az sayıdaki üç direkli amiral gemilerinde, bu yüksek, güdük tasarımdan azami ateş gücü elde ederken, standartlaşma ve ihale yoluyla maliyetleri alçak tuttuğunu biliyordu. Parlamento ulusal bütçenin en büyük tek kalemi olan donanma masraflarını asgariye indirmek istiyordu.[9]

Öte yandan standartlaştırma ve ihaleye çıkarmanın kendi sorunları vardı. Ne Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, ne de Deniz Bakanlığı bürokrasisinde gemi yapımında kullanılan malzemelere yeterli uzman nezareti vardı. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Deniz Bakanlığı siyasi atamalar yapılan yerlerdi; krala sadakat ve hizmet, teknik denizcilik uzmanlığından daha önemliydi.[10] İhale sistemi gemi yapımcılarını işi ucuza tamamlamaya özendiriyordu. Kötü kaliteli kerestenin ya da düşük standartta kalafatın sonuçları geminin denize indirilmesinden ancak yıllar sonra görülecekti.[11]

Genelde büyük hat gemilerinin sayısı ile tonilatoları aynı civarda kaldı. Büyük hat gemilerinde mürettebatta ciddi artış oldu –örneğin, en büyük hat gemilerindeki mürettebat sayısı 780'den 850'ye çıktı; ancak bu sayılar sahil saldırıları için deniz piyade birliklerinin eklenmesiyle daha da artabilirdi ve artıyordu. Bir hat gemisinin ömrü, barış zamanında bile ancak on ile on beş yıl arasındaydı. Bundan sonra, kaplamaların sökülmesi ve birçok tahtanın değiştirilmesi de dahil, tam bir revizyona ihtiyacı vardı. 1714-1745 döneminde denizcilik bütçesinin büyük bölümü bu tür rutin revizyonlara gidiyordu.[12]

9 1715 ile 1745 arasındaki uzun barış döneminde donanma bütçeleri özünde değişmedi. Bu yalnızca az sayıda yeni gemi yapımı değil, ayrıca gemilere daha az bakım yapılması anlamına geliyordu. Bkz. Clowes, *History of the Royal Navy*, 5.

10 İngiliz donanmasının satın alma politikaları Clive Wilkinson, *The British Navy and the State in the 18th Century*'de ayrıntılı olarak ele alınmaktadır; (Woodbridge, BK: Boydell Press, 2004). Ayrıca bkz. Lavery, *Ship-of-the-Line*, 68.

11 Yapım yöntemleri ve gemi tasarımının ayrıntıları için bkz. Peter Goodwin, *The Construction and Fitting of the English Man of War: 1650-1850* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1987).

12 Lavery, *Ship-of-the-Line*, 64. Ne tür hükümetlerin bir donanmayı idame ettirebilecek durumda olduğuna ilişkin ilginç düşünceler için bkz. "The Military Revolution at Sea," N.A.M. Rodger, *Essays in Naval History, from Medieval to Modern* (Arham, UK: Ashagate Variorum, 2009) içinde.

İngiliz hat gemilerine şart koşulan tasarım özelliklerinin sorunları vardı. Kısa, geniş, güdük tasarım bu gemileri iyi havada bile seyir açısından kötü yapıyordu. Fırtınalı koşullarda yolculuk özellikle kötüydü. Gerçi büyük olanlar, düşmanın tüm benzer gemileri kadar hızlıydı ama gemiler genelde yavaştılar. Sonunda değişim de geldi, ama bu yavaş yavaş oldu. Deniz komutanlığı 19 kiloluk ağır topu gemilerinden çekti. Gülle bir adamın kaldırması ve namluya yüklemesi için fazla ağırdı.[13] Sürekli karşılaşılan bir diğer sorun "aşırı top koyma," yani gemiye tasarlandığından daha fazla ve daha ağır toplar yerleştirilmesiydi. Bu geminin havaleli ve tehlikeli düzeyde dengesiz olmasına yol açıyordu. Baş ve kıçın yüzerliğindeki azalmanın neden olduğu "bel verme" sorunu da aynı derecede ciddiydi. Büyük bir gemide bunun sonucu geminin her iki uçta da 60 santim kadar sarkması olabilirdi. Bu durumda yüksek dalgalar çok daha büyük bir olasılıkla güvertede çatlayacak ve geminin dalganın üzerinde yükselmesi ihtimali azalacaktı.[14] (Bel verme sorunu ancak 18. yüzyıl sonlarında, iç çapraz kuşaklamayla çözümlenecekti.)

Bu dönemin donanmalarının hepsi hat gemisinden çok daha fazla sayıda küçük gemi çalıştırıyordu. Bunlar arasında uzun mesafeli seferler için firkateynler (çoğu kez korsan kovalamak için), keçler, şalupalar, guletler ve korvetler vardı. Bu küçük gemilerden bazıları sahil devriyesi olarak kullanılıyordu. Diğerleri donanmaların mesaj taşıyıcı gibi önemli bileşenleriydi. Düşman hat gemilerinden kötü hasar görüp, yelken açamayacak olanları batırmak için bomba ya da ateş gemileri kullanılırdı.[15]

1700-1750 arasının (*Victory* de dahil) sabit tasarımları hat gemilerindeki kötü seyri ve bel vermeyi çözmemişti, ama bu tümüyle durgun bir dönem değildi. Top arabalarında ve geri tepmeyi absorbe etme sistemlerinde iyileştirmeler yapılmıştı. Sonraki yıllarda geminin ekvatorun ne kadar üstünde ya da altında olduğunu hesaplamak için geliştirilmiş bir alet olan

13 Donanma donatımının standartlaştırılması 18. yüzyıl boyunca sürdü. Örneğin bkz. Spencer Tucker, *Arming the Fleet: U.S. Navy Ordnance in the Muzzle-Loading Era* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1989).

14 Lavery, *Ship-of-the-Line*, 70.

15 Robert Gardiner, ed., *The Line of Battle: The Sailing Warships, 1650-1840* (Londra: Conway Maritime Press, 1992), bölüm 2-5.

kuadrant da icat edildi.[16] İngiltere sahili çevresinde ve Avrupa'nın kuzey sahilinde çok sayıda deniz fenerinin inşası ve bunlarda görevli bulundurulması da navigasyona destek oluyordu.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 1745'te her sınıftan donanma gemisinin yapımı için bir grup yeni "kurumsal" kural hazırladı. Yeni kurallar uzunluğu, genişliği, draftı, topların yerleşimini, top büyüklüğünü, güvertelerin tavan yüksekliğini, cephaneliklerin yerini ve daha birçok şeyi belirliyordu. Bir kez daha bu tutucu yaklaşım yeni deneyleri engelledi, çünkü tüm gemilerin kendi sınıf kurallarına uymaları gerekiyordu. Ancak 1755'ten sonra, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yönetimindeki yaşlı üyelerin sonuncusu da emekliye ayrıldığında, yeni gemi tasarımlarıyla denemeler yapmak mümkün oldu.[17]

İlk Çok Denizli Savaş

1730'larda ve 40'larda İngiltere'nin denizlerdeki mutlak hâkimiyeti zayıfladı. Fransa, İngiliz donanma yönetmeliği parametreleri içinde olmayan bir geminin yapımına başladı. Bu gemi seksen dört top taşıyordu ve hiçbir anlamda kısa ve güdük değildi. Fransız gemileri İngiliz yetmişliklerinden daha uzun ve daha büyüktü ve uygun rüzgârlar kadar, fırtınalarda da daha iyi seyrettikleri ortaya çıktı. İngiliz hat gemilerinden daha hızlı, manevra kabiliyetleri daha fazlaydı.[18]

1754 yılı içinde, İngiltere ve Fransa o sırada Avrupa'nın uzağında zaten sürmekte olan bir savaşa sürüklendi. Çatışma alanlarından biri Hindistan'ın doğu sahiliydi. Fransızlar burada büyük başarılar kazandılar, sahil limanlarından çok daha içerilere saldırdılar ve yerel krallarla ittifaklar oluşturdular. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, oradaki zayıf İngiliz konumlarını güçlendirmek için Madras'a altı gemilik bir filo gönderdi.

Bir yıl sonra İngiltere ve Fransa savaşıyordu. İngiliz ve Fransız donanmaları Kanada'nın doğu sahilinde birbiri çevresinde manevralar

16 Clowes, *History of the Royal Navy*, 13-14. Daha fazla ayrıntı ve bağlam için bkz. Gloria Clifton, "The London Instrument Makers and the British Navy, 1700-1800," *Science and the French and British Navies, 1700-1850*, ed. Pieter van der Merwe (Greenwich: National Maritime Museum, 2003) içinde, 24-33.
17 Lavery, *Ship-of-the-Line*, 93-97.
18 Age, 96-97.

yapıyorlardı. İngilizler iki Fransız hat gemisini ele geçirdiler, ama diğerleri sağ salim Quebec'e vardı. Bazı başka Fransız gemileri bir İngiliz ablukasını kırarak, Fransa'ya ulaştı. İki tarafın donanmaları da ertesi ilkbaharda Kanada'ya döndü. Savaşın daha sonraki bir aşamasında İngiliz deniz kuvvetleri New York'un kuzeyindeki bölgede küçük gemiler inşa edip, Quebec'e St. Lawrence Irmağı'nın karşı yakasından saldırdı.

Fransa ile savaş resmen ilan edilmeden bile, İngiliz gemileri savaşı Hindistan'ın batı sahiline taşımışlardı. Altı İngiliz hat gemisi Tulaji Angria'nın deniz kuvvetlerini ve kalelerini yok etti. Angria'nın babası güçlü bir bölgesel devlet olan Marathaların donanma komutanıydı, ama oğul daha sonra başına buyruk olmuştu ve Marathalar da onun yenilgisini, bu sahilde ticaret yapan İngilizler kadar istiyorlardı.

1757'de İngiliz gemileri ve birlikleri Madras'tan kuzeye, Kalküta'ya geçtiler. Gemilerdeki deniz piyadeleri Bengal hükümdarını yenen İngiliz birliklerinin önemli bir bileşenini oluşturuyordu. Aynı seferde, İngiliz deniz kuvvetleri Fransızları Bengal'deki ticaret merkezlerinden attılar. 1758'de İngiliz donanması Hindistan'ın güneydoğu sahili açıklarında Fransız hat gemileriyle iki büyük çatışmaya girdi. Ayrıca, Madras'taki Fransız ablukasını da kaldırdı.

Karayipler'de savaş erken bir tarihte, Fransızların Jamaica'ya saldırmasıyla başladı, ama orada konuşlanmış bir İngiliz gemisi saldırıyı püskürttü. İngilizler Fransız ticaret gemilerini taciz ediyorlardı. 1758'de İngilizler Leeward Adaları'na, on dört hat gemisini de içeren ve binden fazla top taşıyan bir filo yerleştirdiler. Filo giderek Martinique limanlarını ve adasını ele geçirdi ve Fransızların Karayip'teki yeni saldırılarını önledi.

İngilizler 1758'de Fransa'nın Afrika'nın batı sahilindeki, köle ticareti limanlarına karşı küçük bir filo gönderdiler; bunu ertesi yıl çok daha büyük bir filo izledi.

Buradaki önemli nokta, yüzyılın ortasında İngiltere ile Fransa arasındaki bu savaşın Atlas Okyanusu'nun kuzey ve güneyinde, Hint Okyanusu, Karayipler, Akdeniz ve Bengal Körfezi'nde sürdürülmesidir. Savaşın başlarında, yirmi sekiz büyük hat gemisinden yirmi yedisi Manş Denizi ile Biscay Körfezi'nde devriye geziyordu. Sekiz gemilik küçük bir filo da Akdeniz'de

devriye geziyordu. Daha küçük gemilerle başlayan sömürgelerdeki maceralar birkaç yıl sonra büyük hat gemilerini ve onların yardımcı küçük gemilerini Avrupa'da devriyeden uzaklaştıran, büyük seferlere dönüştüler. Avrupa sularındaki büyük çatışmalardan bazıları, sömürgelerdeki savaşları sürdürmek amacıyla gönderilen para ve malzemeler için yapıldı.

Victory'nin battığı yerden yarım dünya kadar uzakta, Hindistan'ın doğu sahilinde Fransa ile İngiltere arasındaki deniz savaşları tam da düşman komutanların eğitim ve tecrübelerinin gerektirdiği gibi yürütülüyordu. Örneğin 1759 sonbaharında Fransız donanması Mauritius ve Bourbon'da (Réunion) gerekli erzak ve malzeme yüklemesini tamamlamış ve Hindistan'ın doğu sahiline doğru yola çıkmıştı. Bir İngiliz keşif gemisi Madras yakınlarında Fransız donanmasını gördü ve İngiliz donanması Fransızları kovalamaya başladı. Rüzgâr kesilince, İngiliz gemileri Fransız donanmasını gözden kaçırdı. İngiliz komutan kuzeye, Fransızların Pondicherry Limanı'na gitmeye karar verdi ve ertesi gün orada Fransız donanmasıyla çatışmaya girdi. Denizcilik tarihçisi W.L. Clowes'un dediği gibi: "Dönemin taktiklerinde özel ilgiye değer hiçbir özellik yoktur;" iki donanmadaki yirmi iki gemi karşıt hatlar halinde dizilip, toplam bin iki yüzden fazla topla birbirlerini ateşe tuttular. Altı saatlik bombardımana rağmen, günün ileri bir saatinde Fransız komutanın savaştan ayrılıp, tüm donanmasıyla birlikte Pondicherry'ye geri dönmesi, dönemin nişan alma ve hedef tutturmadaki yetersizliğine bir örnektir. İngiliz gemileri onları kovalayamayacak kadar hasar görmüştü.

Muharebenin iki tarafının da kesin bir zafer kazanmadığı, klasik bir dinamiği varmış gibi görünse de, aslında durum böyle değildi. Fransız donanmasında bin beş yüz zayiat vardı ve bunların yerine adam bulunması kolay değildi. İngilizler Pondicherry dışında bir abluka oluşturup, Fransızlara limandan çıkmaları için meydan okudular. Hindistan donanmasına takviye olarak dört İngiliz hat gemisinin daha yolda olduğunu bilen Fransızlar, limanda kaldılar. İngilizler Madras'tan eksik malzemelerini tamamlamak için Pondicherry'deki ambargoyu kaldırdıklarında, bir takviye beklemeyen Fransızlar oradan uzaklaştılar. Bu sefer, Hindistan'daki egemen Avrupa gücünün Fransa değil, İngiltere olmasını sağladı.

18. yüzyılın ortalarında savaş gemilerinde çok daha fazla şey standartlaşmış ve küreselleşmişti. Donanma komutanları çatışmalar için sahilin biraz açığında, örneğin hattın bir kanadını koruyacak bir burun gibi özellikleri olan bazı yerleri tercih ediyorlardı; burnun üstünde düşman donanmasına ateş edecek bir kale olursa konum daha da iyiydi. Sahilden esen bilinen bir rüzgâr, kıyıya yakın donanmaya saldırı avantajı veriyordu. Öngörülebilir bir sabah sisi, önceden konumlanmış bir donanmaya taktik avantaj sağlayabilirdi. Subayların ve mürettebatın görevleri ve sorumlulukları öylesine standartlaşmıştı ki, bunlar Kalküta, Halifax ya da Londra'da aynı kolaylıkla tartışılabilirdi. Aslında bir komutanın kabul edilmiş ilkelere göre çarpışmaması oldukça nadirdi, ama çatışmaya girmemek divanı harpte yargılanma ve bu savaşlar sırasındaki bir vakada olduğu gibi idam nedeniydi.

Fransa ile İngiltere arasında 18. yüzyılın ortalarında süren dünya çapındaki deniz savaşlarında kaç adamın görev yaptığını hayal etmek bile zordur. Modern araştırmacılar mürettebat listelerini inceleyerek, yalnızca 1750 ile 1765 arasında İngiliz savaş gemilerinde iki yüz binden fazla insanın görev yaptığını hesaplamışlardır.[19] 1700 ile 1750 arasında İngiltere nüfusundaki büyük artışa ve bunun sonucu hizmet görebilecek adam sayısındaki yükselişe rağmen, donanma gemilerine mürettebat bulmakta her zaman zorlanıyordu. Düzenli olarak görevi denizci bulmak olan kişiler çevreye gönderiliyor, donanmaya kaydolanlara bir ücret ödeniyordu. Kötü şöhretli "denizciliğe zorlama çeteleri" liman kentlerinden ve çevre bölgeden genç adamları toplarlardı. Bunlar ayrıca Amerikan sömürgelerinin gemilerini durdurur ve denizcileri kraliyet donanmasında hizmete zorlardı. Kuşkusuz savaş zamanında donanma, personel için kara ordularıyla rekabet ederdi.

Özgür Gemiler, Özgür Mallar

18. yüzyıl ortasındaki savaşlar ayrıca daha karmaşık deniz hukuku sorunları yarattı. İngiltere Fransa ve İspanya ile savaşırken, Hollanda ve

19 N.A.M. Rodger, *The Wood World: An Anatomy of the Georgian Navy* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1986), 162. Rakamlar tipik bir gemide personel değişim oranının yılda yüzde 20-80 olduğuna işaret etmektedir. Bu adamların hepsi karadaki işlerine dönmek için ayrılmıyorlardı. Birçoğu bir gemiden ötekine geçiyordu. Terk oranı ilk hizmet yılında en yüksekti ve genelde daha sonra azalıyordu. Bkz. Rodger, *Wood World*, 196-197.

İskandinav ülkeleri tarafsız kaldılar ve bir "özgür gemiler, özgür mallar" politikası öne sürdüler; buna göre tüm tarafsız devletler herhangi bir alıcıya, herhangi bir malzeme taşıyabilirlerdi. İngiltere doğal olarak tarafsızlığın bu yorumuna gerek diplomatik yazışmalarla, gerekse Fransız ve İspanyol limanlarını ablukaya alarak karşı çıktı. İngiliz abluka filoları düzenli olarak ablukayı aşmaya çalışan Hollanda ve İskandinav ticaret gemilerine el koydular. İngiliz diplomatları protestoların hiçbirini dikkate almadılar.

Çıkarlarına uygun olunca, İngilizler bir sömürgeden ana ülkeye ticareti o ana ülke gemileriyle sınırlandıran çeşitli anlaşmalar gibi, daha eski denizcilik anlaşmalarının inceliklerine başvuruyorlardı. Hollandalılar, İspanya bu anlaşmaları rafa kaldırdığı için, hiçbir müdahale olmadan Amerikalardaki İspanyol sömürgelerine gitme hakları olduğunu savundular. İngiliz hükümeti, hiçbir ülkenin tek taraflı olarak sömürge-ana ülke münhasır haklarını feshedemeyeceği konumunu benimsedi. Bunu yeni diplomatik görüşmeler ve İngiliz savaş gemilerinin yeni gaspları izledi.[20]

Tartışma, şu ya da bu savaşçı tarafın mallarını taşıyan tarafsızlara yayıldı. Hollanda tarafsız bir gemide taşınan tüm malların tarafsız mallar olduğunu ve herhangi bir belirlenmiş limana gitmesine izin verilmesini savunuyordu. İngilizler, tersine, herhangi bir yerdeki tüm düşman mallarının, hangi ulusun gemisine yüklü olduklarına bakılmaksızın, kaçak mal olduğunu iddia ediyorlardı. Hollandalılar örneğin Baltık limanlarından İspanya ve Fransa'ya özgürce odun nakletmenin hakları olduğunu ileri sürdüler. İngiltere buna karşı Baltık odunlarının direk yapmak için kullanılabileceğini, bu nedenle düşmanı güçlendirdiği yanıtını verdi. Bu nedenle de Baltık odunu taşıdığı saptanan tüm Hollanda gemilerine el koyacak ve bunları en yakın İngiliz limanına çekecekti.

Hollanda'nın denizyoluyla ticaretin "açıklığı" iddiası denizin yeni, daha küresel bir kavramsallaştırılmasını ima ediyordu; bu anlayış Karayipler'i ve buradan çıkarak Filipinler'i artık İspanyol değil, –teoride– tüm gelenleri memnuniyetle kabul eden, bağlantılı bir çok-denizli ticaret

20 Marcus, *Heart of Oak*, 62-64.

sisteminin parçası olarak tanımlıyordu. İngilizlerin buna karşı getirdikleri, denizlerin ana ülkenin ayrıcalıklı nakliye ticareti alanları olarak kalması iddiası kuşkusuz bundan yirmi yıl sonraki Amerikan Devriminin merkezi meselelerinden biriydi. Bir tarafsızlar birliği (Rusya, Hollanda, İskandinav ülkeleri ve Baltık devletleri) İngiltere'yi tarafsızları her yerde ticaret yapmaya izin vermeye zorladı; yalnızca özel olarak kaçak mal diye belirlenmiş malların taşınmayacağı kabul edildi.

Bu tarafsızlık ve denizlerin açıklığı meseleleri ne 18. yüzyıl ortası savaşlarda ne de Amerikan Devrimi döneminden Napolyon savaşları sonrasına kadar halledilebildi. 1807'de bir İngiliz donanması New York Limanı'nın hemen dışında bekleyerek, limandan çıkan tüm Amerikan gemilerinin mallarını ve bunların nereye gideceğini inceliyordu.[21] Kimin denizi, kimin gemileri, kimin malları ve neyin kaçak olduğu soruları, daha sonra göreceğimiz gibi hem On Üçüncü Bölümde (*Flying Cloud*), hem de On Dördüncü Bölümde (*Lusitania*) öne çıkmaktadır. 20. yüzyılda uluslararası deniz hukukunun ve düzenlemelerin kapsamlı gelişimine rağmen, bu meseleler hâlâ çözümlenmiş değildir. Örneğin İsrail 2013'te, Filistin topraklarına malzeme taşıyan bir Türk gemisine [Mavi Marmara] uluslararası sularda çıkıp, tekneye el koyarak çok büyük bir uluslararası olay yaratmıştır.

Denizciliğin Küreselleşmesi: 18. Yüzyılın İkinci Yarısı

Tek bir denizcilik dünyasının gelişmesinin işaretlerinden biri, ilk gemi sigorta piyasası olarak Lloyd's of London'ın doğuşu oldu. Lloyd's kahvehanesinde ilk ticaret gemisinin ne zaman sigorta edildiğini kimse bilmemektedir. 18. yüzyılın ortalarına doğru (*Victory*'nin zamanı) Lloyd's en iyi gemicilik haberlerinin okunacağı ve gemiciliği etkileyebilecek en iyi siyasi dedikoduların duyulabileceği yer olarak öne çıktı. Gemilerin gidiş gelişlerindeki son gelişmelerden haberdar olmak ve gemiciliğin finansmanıyla uğraşmak için, haberleri okuyan ve Lloyds'da anlaşmalar yapan bir insan ağına herkesin ihtiyacı vardı. Lloyd's yavaş yavaş tipik uzun masaları olan bir kahvehaneden, simsarların oturduğu ve yatırım-

21 Age, 71.

cılarla gemi sahiplerinin pazarlık ettiği, bölmelerle ayrılmış küçük masalar dolu bir odaya dönüştü.[22]

18. yüzyılın ikinci yarısında küreselleşen denizcilik dünyasının ikinci bir özelliği, birkaç ülkenin firkateyn denemeleriydi. Hollanda, Fransa ve İngiltere sömürgeleriyle teması sürdürebilmek için, gerektiğinde limanları top ateşine tutma ve küçük hat gemilerine karşı çıkma kapasitesine sahip, görece hızlı ama tümüyle silahlandırılmış teknelere ihtiyaçları olduğunu fark etti. Firkateynler ana ülkenin ticaret gemilerini ele geçirmeye çalışanları önleyebilir ve kendileri düşman ticaret gemilerini ele geçirebilirlerdi. Fransızlar bu yeni tür gemilerden ilkini 1730'larda icat ettiler. Gemi yetmiş dört top taşıyordu, ama yetmiş ya da seksen toplu bir hat gemisinden görece daha büyük, daha hafif, daha hızlı ve daha çevikti.[23] Firkateynlerde iki güverteye aynı çapta toplar yerleştirildiği için, aynı cephane geminin her yerinde kullanılabilirdi ve mürettebatın yalnızca bir topun doldurulması ve ateşlenmesi için eğitilmesi yeterliydi. Bu tip firkateynler devrimden sonra ABD'nin ana gemileri olacaktı.

18. yüzyılın ikinci yarısındaki üçüncü bir küresel eğilim, tüm ülkelerin tüm donanma gemilerinde mürettebatı artırmaları oldu. Örneğin yüzyılın ortasında 14,5 kiloluk bir topun normalde on kişilik bir ekibi olurdu. Yüzyılın sonunda mürettebat sayısı on dörde çıkmıştı.[24] Büyük donanma gemilerinde mürettebat sayısı, benzer ticaret gemilerindekinin yaklaşık on katıydı. Bir gemiye ikmal malzemelerini, mutfağı, cephane deposunu ve sayısı artan mürettebatın yatacağı bir yeri sıkıştırmak, kolay bir iş değildi. Bu düşünce biçiminin –daha fazla adam, aynı toplardan daha fazla ateş gücü– kara ordularının stratejisinde de yaygın olduğunu ve bunun Napolyon döneminin devasa ordularına yol açtığını kaydetmekte yarar vardır.

18. yüzyılın sonunda İngiltere denizlere hâkim olmuştu. Yüzyıl ortasındaki savaşlarda büyük ve küçük, yaklaşık iki yüz gemi kaybetmesine rağmen, İngiltere eski gemileri revize etmiş, yeni gemiler yapmış ve yedi

22 Age, 195-196.
23 Lavery, *Ship-of-the-Line*, 80.
24 Lavery, *Arming and Fitting*, 151.

yüzü aşkın tekneden oluşan bir donanma kurmuştu.[25] Ticari gemilerinin tonilatosu Fransa'nınkinin iki, Hollanda'nınkinin dört, İspanya'nınkinin on katıydı.[26] Gerek donanması, gerekse ticaret gemileri İngiltere'nin dünya çapındaki sömürgeleri arasında ve denizcilik dünyasında, insanlık tarihinde daha önce hiç düşünülmemiş ve gerçekleştirilmemiş bir entegrasyon düzeyinde faaliyet gösteriyorlardı.

HMS Victory Bugün

2008'de HMS *Victory*'nin batığını bulduktan sonra, Odyssey Marine Exploration batıkta mülkiyet ve kurtarma hakkı iddia etti. İngiliz Savunma Bakanlığı ile (tarihsel alanlara nezaret eden) Kültür, Medya ve Spor Bakanlığının üç yıl süren duruşma ve kararlarından sonra, İngiliz hükümeti *Victory*'nin kontrolünü kendi eline aldı. Alanın yönetimi, yüksek standartlara uygun olarak gemi batıklarını bulma ve kazma amacıyla kurulmuş, kâr gütmeyen bir örgüt olan Maritime Heritage Foundation'a (Denizcilik Mirası Vakfı) verildi.

Batığı 2008'de bulmalarından bu yana Odyssey Marine Explorations alanı denetlemiş, her yıl gerçekleşen bozulmaları belgelemiştir. Deniz tabanını delen ağır, sivri dişleri olan derin deniz trol ağları iki topun namlusunu kırmış, bazı toplarda derin oyuklar açmış, bazılarını ise yeni yerlere sürüklemiştir. Bir Hollanda şirketi tarafından yasadışı biçimde çıkarılan bir top kayıptır. Alanın "istikrarlı" olarak değerlendirilmesi mümkün değildir ve eğer olduğu yerde bırakılırsa, batık hızla bozulma tehlikesi içindedir.[27]

2012'de Odyssey, Maritime Heritage Foundation ile batığın kazılması için bir anlaşmaya varmış ve bir proje hazırlamıştır. Donanmaya ait

25 Bkz. David J. Hepper, *British Warship Losses in the Age of Sail, 1650-1859* (Rotherfield, BK: Jean Boudriot Publications, 1994), 212-213. Günümüze 18. yüzyıl ortasından yalnızca bir hat gemisi kalmıştır: Nelson'ın Trafalgar Savaşındaki amiral gemisi ve haklı bir üne sahip olan *Victory*; 1759'da yapılan gemi *Victory* adını kullanan bir dizi Kraliyet Donanması gemisinin sonuncusuydu. Nelson'un *Victory*'si Portsmouth'taki tarihi bir dokta korunmaktadır.

26 Michael Duffy, ed., *Parameters of British Naval Power: 1680-1850* (Exeter: University of Exeter Press, 1992), 6.

27 Sean A. Kingsley, Neil Cunningham Dobson ve Frederick Van De Wall, "Balchins' Victory (Site 25C): Shipwreck Monitoring and Cannon Impacts, 2008-2012," Odyssey Papers 24 (Tampa, FL: Odyssey Marine Exploration, 2012), http://shipwreck.net/.

eşyalar vakfa verilecektir. Odyssey ise sikkeler gibi ticari kalemlerin, kişisel eşyaların ve teknedeki günlük kullanım kalemlerinin değerinin yüzde sekseninini alacaktır.[28] Odyssey ticari bir hazine çıkarma şirketi olarak kurtarma faaliyetleri hakkında ağzını sıkı tuttuğu için gelişmelerden haberdar olamıyoruz.

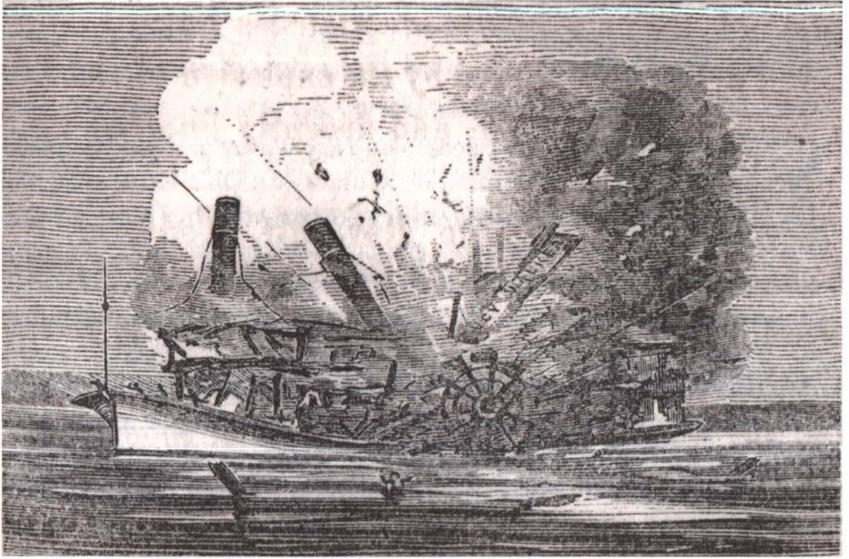
28 Odyssey Marine Exporation'ın 2 Şubat 2012 tarihli basın bildirisi, http://shipwreck.net. Firma ayrıca yakın tarihte *Victory* batığı bölgesindeki çökeltiler ve büyük ölçekli çökelti dalga biçimleri oluşumu hakkında bilimsel bir makale üretmiştir; makale batığın büyük bölümünün hâlâ gömülü olduğu izlenimini vermektedir.

LUCY WALKER

Yandan çarklı buharlı bir gemi olan *Lucy Walker*'ın mekanik sorunları 22 Ekim 1844'te Louisville, Kentucky'de, Ohio Irmağı üstünde başladı. Kazanlara su sağlayan ana pompalardan biri düzensiz çalışıyordu. New Orleans'a doğru yola çıkma telaşı içindeki kaptan ve gemi sahibi, tamiratın gemi yoldayken yapılabileceğine karar verdiler. Yaklaşık 120 yolcu arasında, güneydeki bir kilise meclisi toplantısından dönen ve *Lucy Walker*'a Louisville'den birkaç kilometre aşağıda, ırmağın Indiana tarafındaki New Albany'den geçerken binen bir grup evangelist rahip de vardı. Rahipler ırmak yolculuğu için iki gündür bekliyorlardı ve küçük bir yelkenliden gemiye çıktıklarında kendilerini şanslı saymışlardı.

Kaptan öğleden sonra geç bir saatte, gemi New Albany'den kısa bir mesafe aşağıdayken tamirat için motorların durdurulmasını emretti ve gemi akıntıyla ırmağın aşağısına doğru sürüklendi. Muhtemelen su seviyesi tehlikeli düzeylere indiğinden kazanlar fazla ısınmıştı. Rahipler eşyalarını henüz kamaralarına koyup, güverteye dönmüşlerdi ki, iki kazan da inanılmaz bir güçle patladı.

Bu korkunç sahneyi birkaç görgü tanığı anlatmıştır. Patlama teknenin orta kısmını metrelerce havaya fırlatmıştı. Bir ceset dosdoğru yukarı çıkıp, öylesine bir kuvvetle aşağı inmişti ki, güverteyi delip içeri geçmişti. Ohio Irmağı'nın her iki yakasında da güverte, çatı, mobilya ve ceset parçaları bulundu. Hayatta kalan bir yolcu toplantı salonunda ağır bir koltuğa uzanmıştı. Adam ve koltuk tavana çarptı. Patlama onun yanında oturan bir adamı uçurup götürdü. Bir diğeri başından yaralanarak öldü. Koltuktaki adam uyluğundan yaralandı ve kolu kırıldı. Patlamadan sonraki birkaç dakika içinde tekne yanmaya başladı. Koltuktaki yolcu diğer erkek, kadın ve çocuklarla birlikte yanan tekneden atlayıp, enkaza tutundu. Birçoğu boğuldu. Bir baba suda çabalayan genç oğlunu gördü. Oğlan yüzen bir şiltenin üstüne tırmanmayı başardı.



Resim 25. James T. Lloyds'un çizimiyle Lucy Walker'in İnfilakı. *Steamboat Directory, and Disasters on the Western Waters* (Cincinati: J.T.Lloyd & Co., 1856).

Neyse ki, ırmaktaki batık ağaçları temizleyen hükümete ait bir gemi patlama sırasında *Lucy Walker*'dan yalnızca iki yüz metre kadar uzağındaydı. Kaptan Dunham teknesini elinden geldiğince yanan enkaza yaklaştırdı ve mürettebatı da sudakilere halatlar attı. Kaptan teknedeki tüm yatak yorganın yolcuları sıcak tutmak için kullanılmasını emretti.

Ne o tarihte, ne de daha sonra kaç yolcunun öldüğü bilinemedi, çünkü patlama ve yangın geminin tüm kayıtlarını yok etmişti. *Louisville Courier* gazetesi başlangıçta altmış ile seksen arası kişinin öldüğünü, otuz kişinin hayatta kaldığını bildirdi. Yaralılara tıbbi yardımda bulunuluyordu. New Albany'de aileler evlerini hayatta kalanlara açtılar. Yerel kiliseler giysi ve gerekli başka malzemeleri topladılar.

Birkaç gün sonra *New Albany Gazette* aralarında kaptanın da bulunduğu mürettebat ve yolculardan kırk üçünün öldüğünü ya da kaybolduğunu ve öldüğünün varsayıldığını bildirdi. On altı kişi ağır yaralıydı. Evangelist

rahiplerden biri hemen, biri ertesi gün ölmüştü, ikisinde ciddi yanıklar vardı, biri ise yaralı bile sayılmazdı. Tekne parçalanıp batmıştı, ama bazı parçalar birkaç gün boyunca ırmaktan aşağı doğru akmıştı.

Haberlerde Lucy Walker

Telgraf ya da bağlantılı bir demiryolu sistemi olmadığı halde *Lucy Walker*'ın haberi hızla yayıldı. Olayı ilk olarak *Louisville Courier* felaketten bir gün sonra, 23 Ekim'de yazdı. Altı gün sonra Baltimore'da bir, Washington, D.C.'de bir başka gazete *Courier*'in haberini yayınladı. Haber ertesi gün iki New York gazetesi ile Washington, D.C.'de bir gazetede yayınlandı. *Courier*'deki ilk haberden dokuz gün sonra, 1 Kasım'da felaket haberi Boston, Charleston, Richmond, Albany ve New York'taki gazetelerde yer aldı. Daha sonraki haftalarda öykü doğu kıyısı ve iç kesimlerdeki birçok küçük yerel gazeteye yayıldı: Connecticut'ta Hartford ve New London; Rhode Island'da Newport; New Jersey'de Newark; New York'ta Auburn; Massachusetts'da Worcester ve Pittsfield; New Hampshire'da Keene, Concord ve Amherst; Pennsylvania'da Sudbury ve Ohio'da Columbus.[1]

Haber Louisville'den ırmağın aşağısına doğru da aynı hızla yayıldı. *New Orleans Daily Picayune* ilk *Louisville Courier* haberini 3 Kasım'da, yani çıktığından yalnızca 11 gün sonra yayınladı. Güneye giden nehir teknelerinin haberi St. Louis, Memphis ve Natchez'e yaydığını tahmin edebiliriz. *Lucy Walker* ırmaktan aşağı ve yukarıya doğru uzanan bilgi akışının bir parçası olmuştu. 22 Ocak 1843'te, felaketten bir buçuk yılı aşkın bir süre önce *Times Picayune*, buharlı geminin ırmağın yukarısındaki kentlerden New Orleans'a getirdiği bir "ırmak gazeteleri paketi" için *Lucy Walker*'a bir teşekkür yayınlamıştı.

New Albany Gazette'in ölü, kayıp ve yaralılar ile sağ kurtulanların daha eksiksiz bir listesini yayınlamasını ikinci bir haber dalgası izledi. Haberin diğer gazetelerde yeniden yayınlanmasının zamanlaması, ilk haber dalgasınınkiyle hemen hemen aynıydı.

1 19. yüzyıl Amerikan gazetelerinin dijital olarak ulaşılabilecek iki ana derlemesi vardır: http://chroniclingamerica.loc.gov adresinde ücretsiz biri ile thhp://infoweb.newsbank.com adresinde, abone olunan çok daha geniş bir derleme. Ben her iki siteyi de "Lucy Walker" ve "disaster" etiketleriyle ilgili yıllarda araştırdım.

Son haber dalgası, patlamadan kurtulanlardan birinin *Philadelphia Enquirer*'a gönderdiği bir mektubun yeniden basımlarından oluşuyordu. Bu kişinin anlatısı ertesi gün New York gazetelerinde çıktı ve kasımın geri kalan günlerinde daha küçük, haftalık gazetelere yayıldı.

Lucy Walker felaketinin haberi altı günde 1000 kilometrelik ormanı ve Apalaş Dağları'nı aşıp, Washington, D.C.'ye ulaşmıştı. 1844'te bu nasıl mümkün olmuştu? 1792'deki çok önemli Postane yasası ile *Lucy Walker* felaketi arasında geçen yarım yüzyılda, ABD Posta İdaresi dünyadaki en yoğun ve en demokratik posta sistemi haline gelmişti. ABD'de Michigan gibi seyrek yerleşim olan bir eyalette bile hizmet veren kilometrekare başına postane, güzergâh ve taşıyıcı sayısı, örneğin kuzey Fransa'nın yoğun nüfuslu bir bölgesinden çok daha fazlaydı. Devlet posta yolları ve atlı postacı zincirleri için araştırma yapıyor, bunları inşa ediyor ve bakımlarını sürdürüyordu. 1844'te federal hükümetin tüm çalışanlarının dörtte üçünden fazlası posta idaresi için çalışıyordu.[2]

Posta ile yayın organlarının ilişkisi de aynı derecede devrimciydi. Gazeteler küçük bir ücret karşılığında ABD'deki herhangi bir matbaadan diğer bir kentteki herhangi bir matbaaya taşınıyordu. Bir abonenin uzak bir kentteki bir gazete için ödediği ücret de daha fazla değildi. Bu çok büyük bir alana yayılmış ülkeyi bir arada tutan doku posta sistemiydi ve sistem hızlı, ucuz ticari bilgi, aileler için temas olanağı ve seçim ve siyaset haberleri sağlıyordu. Daha derin bir düzeyde en sınırdaki eyaletler bile ortak bir bilgi dünyasını ve federal hükümetin hizmet sağlama becerisine güveni paylaşıyorlardı. Federal olarak organize ve finanse edilen posta idaresi, ABD'nin doğu kıyı şeridinden batıya yayılışının "doğal" bir sonucu değildi. Tersine, cumhuriyetin erken döneminde minimalist bir merkezi hükümeti savunanlarla, postayı ülkenin bir arada tutulması için vazgeçilmez önemde görenleri karşı karşıya getiren, en çekişmeli siyasi savaşlardan birinin sonucuydu. Şimdi de ulusal bir posta idaresi ile gazetelerin buharlı gemi güvenliği tartışması üstündeki etkisine bir bakalım.

2 Bu bölüm büyük ölçüde şu kaynaktan yararlanmaktadır: Richard R. John, *Spreading the News: The American Postal System from Frankin to Morse* (Cambridge, MS: Harvard University Press, 1995), özellikle 1.-3. bölümler.

1820'lerin başlarında, ilk ticari açıdan uygulanabilir buharlı gemiyi icat eden Robert Fulton'un kullandığı alçak basınçlı buhar sistemi yerine rakiplerinin daha güçlü ve verimli yüksek basınçlı bir sistem koymaları nedeniyle kazan patlamaları sıklaşmıştı. Kamuoyu patlamaları marazi bir biçimde çekici buluyordu; insanlar buharlı gemilerin çok bariz yararlarını kavrıyor, ama bunların aynı derecede bariz tehlikelerini nahoş buluyorlardı. New York ile Albany arasındaki seferlerin ilk on yılında *Fidelity*, *Seahorse* ve *Paragon* adlı buharlı gemilerin üçü de patlamıştı.

Aetna'nın 1824'te New York Kenti'nin gözleri önündeki görkemli patlaması dikkatleri, kazan sağlamlığı ve basınç tahliye vanaları için bilimsel testler olmadığına çekti. Kongre, tek tek eyaletlere bırakılamayacak ulusal bir kaygı konusu olarak gördüğü buharlı gemi güvenliği sorununu bizzat ele aldı. Senatoda oluşturulan bir komite tanıklıkları dinledi, ama uzmanlar buharlı gemilerin nasıl daha güvenli yapılacağı konusunda görüş birliği içinde değillerdi. Gazetelerde buharlı gemi sahiplerinin İngiltere'de kullanılan güvenli bakır kazanlar yerine, daha tehlikeli demir kazanlar taktıkları öne sürüldü. Bir buharlı kazan mühendisi Kongreye açık mektubunda kamuoyunun kazanların tasarım ve malzemelerini ne denli etkilediğini gözler önüne seriyordu:

> Çok yakın bir zamanda sularımıza getirilen bu yüksek basınçlı teknenin [*Aetna*] patlaması büyük heyecan uyandırmıştır; halkın zihninde gemilerini Fulton teknelerinde kullanılan bakır kazanlar yerine demir kazanla donatan tüm buharlı gemi sahiplerinin yöneticilerine karşı önyargı ve öfke yaratmak için bu fırsattan yararlanılmıştır. Bu tarihte sularımız için yapılmış en güzel gemilerden biri için çalışan faal ve zeki bir bey... şunları söylemişti: "Kamuoyuna direnemeyiz: insanlara demirin kazanlar için güvensiz bir malzeme olduğu ve en ucuzu bu olduğu için hiç umursamadan kullanıldığı öğretilmiştir. Bu konudaki yanlış fikirleri değiştirmek gücümüzü aşmaktadır; üstelik bizi, onlara bakır bir kazan vermememiz halinde, böyle bir kazan edinip, bize karşı çalışmakla tehdit etmektedir-

ler. Bu nedenle onlara, türünün en sağlamı olan bir bakır kazan vermeye karar verdik ve eğer ısrar ediyorlarsa bakır kazanlarla haşlanmanın onların hakkı olduğu sonucuna ulaştık."[3]

Bunu izleyen her yıl birkaç buharlı gemi patlaması meydana geldi. 1832'de bir kongre raporu buharlı gemilerin hizmete girmesinden beri elli iki patlamada 256 kişinin öldüğünü ve 104 kişinin ağır yaralandığını hesaplıyordu.[4] Andrew Jackson 1833 Aralık ayındaki ulusa sesleniş konuşmasında bu meseleye değindi. Ancak Temsilciler Meclisi buharlı gemi güvenliğine ilişkin taslak yasanın tartışılmasını erteledi.

1838'de Cincinnati yakınlarında *Moselle*'in dört kazanı da patlayarak, gemiyi paramparça etti. Tekne ırmaktan aşağı yüz metre bile sürüklenmeden battı. Yaklaşık 290 yolcunun 160'ı öldü.[5] Kongrenin yeniden konuyla ilgili düzenlediği oturumlar bu kez sonuç verdi ve buharlı gemi güvenliğine ilişkin bir yasa çıkarıldı; yasa, örneğin kazanların, buhar emniyet vanalarının çalıştığını kontrol için belli aralıklarla incelenmesine ilişkin standart bir protokol içeriyordu. Ne yazık ki bu iyi niyetli yasa felaketleri önleyemedi. Yasadan sonraki patlamaların sayısı, bunun benimsenmesinden önceki dönemden fazlaydı.

Lucy Walker felaketinden sonra Kongre bir kez daha buharlı gemi güvenliğini ele aldı. Temsilciler *Kongre Kayıtları*'na "Cincinnati kenti buharlı gemi mühendisleri"nin buhar makinelerinin mekanik süreçlerini ve bunların güvenliğini tartışan bir dilekçelerini eklediler, ama Kongreden yeni bir yasa çıkmadı.[6] 1856'da *Empire State*'in görkemli batışı ve çok sayıda can kaybı sonucu sorgu hâkimliğinde yapılan duruşmada tanıklar *Lucy Walker*'a çok benzer bir sahne betimliyorlardı:

3 W.C. Redfield, *Letter to the Secretary of the Treasury on the History and Causes of Steamboat Explosions*, revize baskı (New York: William Osborn, 1839), 4.

4 478 no. Rapor, "Steamboats," 18 Mayıs 1832, in Reports of the Committees of the House of Representatives at the First Session of the Twenty-Second Congress, Begun and Held at the City of Washington, December 7, 1831, s. 3 (Temsilciler Meclisinin 7 Aralık 1831'de Washington Kenti'nde Başlayan ve Süren 22. Toplantısının İlk Oturumundaki Komite Raporları içinde).

5 Bkz. James T. Lloyd, Steamboat Directory and Disasters on the Western Waters (Cincinnati: James T. Lloyd&Co., 1856), 89-93.

6 Bkz. Temsilciler Meclisi 29. Toplantısı, 1. Oturum (11 Aralık 1846), Belge no. 24 "Relative to Steamboat Explosions."



Resim 26. Nehir gemilerindeki patlamalar 19,.yüzyıl boyunca devam etti. *The Explosion and Sinking of the Brilliant in Bayou Goula, 181*, Lewis Henry'nin taşbaskısı, *Das Illustrirte Mississippithal*'de yayınlandı (1851). Fotoğraf: Frogmation, Wikimedia Commons.

Sanırım kaza saat ondan biraz önce meydana geldi. O sırada ben yukardaki salonda oturmuş kitap okuyordum ve buharın patlamasını duydum: kamaraya gidip, cankurtaran malzememi aldım. Büyük bir kargaşa gördüm. Salona giren şeyin duman değil, buhar olduğunu fark ettim ve hanımlara güvende olduğumuzu sandığımı söyledim. Güvenli olduğuna karar verir vermez, aşağı indim ve güvertede çok miktarda su gördüm. Ondan sonra yaralılara yardım etmeye çalıştım.[7]

Mississippi Irmak Sistemi

Büyük buharlı gemi patlamalarından sonra kamuoyunda yaşanan kısa süreli heyecan, aslında buharlı gemiler için daha ciddi güvenlik sorunlarını gözlerden saklıyordu. Mississippi ırmak sisteminin kendisi son dere-

7 *Report of the Proceedings and Testimony at the Coroner's Inquest in the Case of the Explosion of the Steamboat Empire State on the Night of July 26, 1856* (Fall River, MA: Almay & Milne, Printers, 1856), 5.

ce tehlikeliydi. Ana ırmağın ve kollarının her yıl mecra değiştirmesi çok sayıda ağacı kökünden söküyordu. Bu ağaçlar ırmaktan aşağı yüzüyor ve çoğu kez suyun altında sıkışarak, bir teknenin dibini yaracak çıkıntılar oluşturuyorlardı. Burgaçlar ve ivinti yerleri tekneleri yüzeyin hemen altına gizlenmiş kayalara fırlatıyordu. Irmağın aşağısı yılan gibi ileri, geri dolambaçlı eğriler çiziyor ve her mevsim yeni adalar oluşmasına ve kanallar açılmasına yol açıyordu. Kum sığlıkları günler içinde ortaya çıkıyor ve kayboluyordu. Bu kum sığlıklarının ve kanalların hiçbiri işaretli değildi. Irmağın yukarısı her kış donuyor, güneye ırmağın açık sularına kaçamamış tüm gemileri sıkıştırıp, eziyordu. Yazın seviyesi düşen sular yeni kayaları ve daralmış kanalları ortaya çıkarıyordu.

Mississippi Irmağı'ndaki ilk tekneler kanolardı; bunları ırmaktan aşağı, New Orleans'a kürk, mısır, pamuk, tuz, şeker, buğday, domuz pastırması, kurşun ve kereste taşıyan basit sallar izledi. 1800 yılı dolaylarında ırmak boyundaki küçük tersanelerde Mississippi'de ırmak aşağı gitmek için iki özel tekne geliştirildi: düz altlı tekne ile mavna. Mississippi'de yazın suyun alçalması en fazla 1,2 metrelik bir draft gerektiriyordu. Tekneler kayaların arasından geçecek kadar dar, kırk ila altmış ton yük taşıyacak kadar uzun olmalıydı. 1830'lardan bir halk türküsü o çağın ruhunu yansıtır:

Güzel Mississippi, batının gururu,
En sevdiğim bu ırmakta ne çok seyrederim.
Dünyanın serveti yüzüyor şimdi sularında
Hem gider, hem mutlulukla şarkı söylerim.
Kayıkçının şarkısı kulağıma ulaşır,
Kaptanımız korkusuzca kırar dümeni.
Güzel Mississippi, güzel Mississippi
Batının gururu.[8]

8 J.H. Kavanach, "Sweet Mississippi" (1853). Library of Congress American Memory Project'te mevcuttur, orijinal ciltli kitaplar, Ma A12v vd.53. Irmak boyunca çalışan ve yaşayanlarca yazılan halk türküleri daha dünyevi bakış açıları sunuyordu. Türküler arasında şunlar da vardır: "Mississippi Baby," "Mississippi Bottom Blues," "Mississippi Boll Weevil Blues," "Mississippi Flood," "Mississippi Heavy Water Blues," "Mississippi Moan," "Mississippi Mud," "Mississippi Snag," "The Flood of 1927" ve "Mississippi River Man." Bkz. www.ibiblio.org/folkindex/kwframe.htm.

Bir tekneyi ırmaktan akıntı yukarı çıkarmak da yıpratıcı bir işti. Mürettebat, yapabildiği yerlerde ırmağın çamurlu tabanına uzun sırıklar batırır ve gemiyi metre metre ileri iterdi. Bazen kıyıya yakın gider, sarkan dalları yakalar ve tekneyi çekerlerdi. Akıntı kuvvetli olduğunda, mürettebat ırmağın yukarısındaki bir ağaca sağlam bir halat bağlar ve tekneyi çekerdi. Kaptan güçlü akıntılardan kaçınmak ve daha sakin suları bulmak için, tekneyi sık sık bir yandan ötekine yöneltirdi.[9] Bunun sonucu salların tümü ve teknelerin çoğu New Orleans'ta parçalanıp, tahta olarak satılırdı. Mürettebat Natchez, Mississippi ve Nashville, Tennessee arasındaki eski bir yol olan ünlü Natchez Trace'den atla ya da yürüyerek kuzeye dönerdi.[10]

Mississippi ve diğer nehirlere 1830'larda gelen buharlı gemiler, hızlı ve çarpıcı değişikliklere yol açtılar. Irmaktan yukarı yolculuk süresinde büyük kısalma sağladılar. Mavnalar New Orleans'tan St. Louis'e doksan-yüz günde gidiyorlardı. Buharlı gemiler bunu on iki günde yaptılar. Irmaktan yukarı nakliye ücretleri dörtte üç azaldı. Irmaktan aşağı nakliyenin fiyatı düşerken, hacminde keskin bir artış oldu.

Lucy Walker'ın 1842'de yapımından on yıl önce, gemi yapımcıları buharlı gemi için optimum biçim ve boyutu belirlemişlerdi: kâr getirecek biçimde yük ve yolcu taşıyacak kadar büyük, kanallarda manevra yapabilecek kadar dar, yer değiştiren kum banklarının üstünden geçecek kadar sığ. Nehir gemileri genelde üç katlıydı. En aşağıda kargo ve kazanlar bulunurdu. Bunun üstünde kamaraların, bir dış gezinti yeri ile yemek salonunun olduğu bir güverte vardı. Buharlı gemilerin çoğunda yolcu güvertesinin üstünde, mürettebatın kalacağı bir güverte olurdu, ama *Lucy Walker*'da bu yoktu. En üstte de dümen evi vardı.

Öte yandan nehir gemilerinin yapımında verilen ödünlerden bazıları tehlikeliydi. Buharlı gemiler hızlı olmaları için mümkün olduğunca hafif, ancak dağılmayacak ve yük taşıyacak sağlamlıkta inşa edilirlerdi. Tek cidarlı gövdeleri hasar gördüklerinde su sızdırmazlıklarını koruyamıyordu. Tekneler çabuk yanan ağaçlardan yapılıyor, ama kazan ocakları baca-

9 Bkz. Timothy Flint, *Recollections of the Last Ten Years*, ed. C. Hartley Grattan (New York: Knopf, 19329, 20-22. Yazar 1815 ile 1825 arasında Pittsburgh'dan Missouri Irmağı'na kadar Mississippi Irmağı va kolları üstünde çalışmıştı.

10 Age, 26.

larından sürekli alevli korlar çıkarıyordu. Nehir gemilerinde cankurtaran sandalı bulunmuyordu.[11]

Irmağın tehlikeleri, özensiz buharlı gemi yapımı ve tahrik araçları buharlı gemilerin uzun ömürlü olamamalarına neden oluyordu. Gemiler ilk yatırımın beş yıldan az bir sürede geri kazanılacağı biçimde yapılıyorlardı. Çok azı on yıldan fazla yaşadı. Hemen hemen hiçbiri "emektar" olmadı. Battılar, dipteki bir ağaca çarptılar, yandılar ya da patladılar. Gemi sahipleri mümkün olduğunda buhar makinelerini kurtarıp, geri kalanını çürümeye bırakıyordu.

Ama *New Orleans Daily Picayune* Ocak 1843'te ilk seferine çıkan yeni *Lucy Walker*'la çok gurur duymuştu.

> *Lucy Walker*, buharlı vapur hattının geçen cumartesi iskelemize yanaşan diğer bir güzel teknesinin adıdır. *Walker* geçen yaz Cincinnati'de özellikle Arkansas Irmağı için yapılmıştı; 42,7 metre uzunluğunda, 8 metre genişliğindedir, ambarı 1,8 metredir –biri buhar makinesine tutturulmuş, iki yangın tulumbası vardır– çatısı saç levhadandır ve yangına karşı her biçimde korunmuştur. Gemiye eski ve tecrübeli bir komutan olan Kaptan P.F. Eckert komuta etmektedir ve geminin tüm müşterilerinin ondan memnun kalacağına şüphemiz yoktur. Gemi Arkansas Irmağı'nda düzenli seferler yapacak ve ilk yolculuğuna bu akşam saat 4'te çıkacaktır.

Yeni gemi iki hafta sonra New Orleans'a dönmek üzere ayrıldığında *Arkansas Gazette* de onunla gurur duyuyor, "[*Lucy Walker*] zerafet ve rahatlık açısından tüm rakiplerinden üstündür ve hızda hepsini geçtiği söylenmektedir," diye yazıyordu.[12]

Ocak 1843'te *Picayune* gazetesi geminin hareket saatini ilan ediyordu.

11 Bkz. R. John Brockman, *Exploding Steamboats, Senate Debates, and Technical Reports: The Convergence of Technology, Politics, and Rhetoric in the Steamboat Bill of 1838* (Amityville, NY: Baywood Publishing Co., 2002).

12 *Arkansas State Gazette*, 8 Şubat 1843, 3.

Düzenli Arkansas Seferi

Hızlı buharlı gemi Lucy Walker, John Cochran kaptanlığında ayın 27'si Salı günü, saat tam 16.00'da Fort Gibson, Fort Smith, Van Buren, Little Rock ve Arkansas Irmağı'ndaki tüm iskelelere doğru hareket edecektir. Yük vermek ya da yolculuk için Girod Sokağı'nın ucundaki tekneye ya da WALTON, SANFORD & CO, 54 New Levee'ye başvurunuz.

Her iki alıntıda da hıza yapılan vurguya dikkat ediniz. Yolcular ve mal sevk edenler hızlı bir gemi için fazladan ödeme yapıyorlardı ve kaptanlar buharlı gemilerin nehre çıkmasının ilk yıllarından başlayarak buharlı gemileri yarıştırırlardı. Sıradan seferlerde bile kaptanlar bazen bir limana rakiplerinden önce varmak için ateşçilere kömür ambarlarını doldurmalarını ve buhar basıncını güvenlik sınırlarının ötesinde artırmalarını emrederlerdi. Şirketler, teknenin birkaç yolcudan başka hemen hemen hiç yük taşımadığı, "rekor" seferler diye bilinen sürat denemelerini finanse ederlerdi. Kaptan, örneğin New Orleans ile St. Louis arasında yeni bir rekor tesis etmek için gemiyi sınırlarının ötesinde zorlardı. Övünmeye hak kazanıldığı hiç gecikmeden ve görünür biçimde yansıtılırdı, en hızlı teknede kaptan köşküne kaptanın bulabildiği en büyük geyik boynuzları takılırdı. Basının tüm Mississippi havzasında heyecanla izlediği gerçek gemi yarışlarının da öyküleri anlatılırdı. Hıza verilen bu değer kaptanları, kazanları tehlikeli basınç düzeylerine zorlamaya teşvik ederdi ve bu, patlamalara katkıda bulunan faktörlerden biriydi.

Irmaktan yukarı taşınan kargo muhtemelen, bir Little Rock gazetesinde "Lucy Walker'la yeni geldi" diye reklamı yapılan kumaş ve giysilerdi. *Lucy Walker* 10 Şubat'ta New Orleans'a 611 balya pamukla dönmüştü.[13] 15 Mart 1843'te *Arkansas State Gazette* şunu kaydediyordu: "Irmakta hafif bir yükseliş olmuş ve Arkansas ve Lucy Walker buharlı gemileri yukarı geçmişlerdir; bu ikinci gemide batıya gitmekte olan iki yüzden fazla Seminole Yerlisi bulunuyordu... Bu orman çocuklarının sergilediklerinden daha güzel yapılı ve kas gücü daha fazla erkeği çok ender görmüşüzdür."[14]

13 *New Orleans Daily Picayune*, 10 Şubat 1843, 2.
14 *Arkansas State Gazette*, 15 Mart 1843, 2.

Bu ırmaklardaki buharlı gemiler küçük çiftliklerin can damarıydı. *Lucy Walker* gibi tekneler malzeme getirir, ürün götürürlerdi. Kaptanlar ve kılavuzlar hatları üstündeki çiftçi ailelerini tanırlardı. Bir yolcu ya da yük almak için, birisi kıyıda durur ve ya tekneye seslenir ya da mendil sallardı. Gemi bir çiftliğe mal getirdiğini uyarmak için düdüğünü çalardı. Tekne sonra burnunu kıyıya yaklaştırır ve güverte mürettebatı iskeleyi indirirdi.

Bir buharlı geminin fiziki hayatı, kaptan ve kılavuzun eğitim ve becerisine bağlıydı. Teknenin bir kum sığlığına oturmasını ya da bir kayaya çarpmasını önleyen tek şey onların bilgisiydi. Nehir gemisi kılavuzluğu için çıraklık dönemi formel, uzun ve zorluydu. Kılavuzlar doğru hatta gidebilmek için sahildeki belirli işaretleri ve gerekli rota ayarlarını çok dikkatle ezberlerlerdi.[15] Mark Twain'in 1860'ların başlarında kendi tecrübelerinden gözlemlediği gibi, kılavuzlar bir araya geldiklerinde ırmağın özellikle karmaşık kesimlerini tartışırlardı:

> "Jim, yukarı çıkarken Plum Burnu'nu nasıl geçtin?"
> "Orada geceydi, ben de 'Diana'daki çocuklardan birinin bana söylediği gibi geçtim; sahte burundaki odun yığınının elli metre kadar üstünden başladım, kamarayı sığ kayaları aşıncaya kadar –iki kulaçtan az eksik– Plum Burnu'nun altında tuttum, sonra orta sığlığı aşmak için, dönemeçteki tek dallı yaşlı kavakla aynı hizaya gelinceye kadar düzeldim; sonra kıçımı kavağa, başımı da burnun üstünde alçak bir yere verip, güm diye geçtim –on dokuz kulaç."[16]

Hiç durmadan değişen ırmaklara ilişkin en güncel bilgiler için, kılavuzlar ırmağın özellikle tehlikeli kesimlerine yakın ağaçlara kutular raptederlerdi. Yukarı çıkan kılavuzlar, aşağı inen kılavuzlara az önce gördüklerine ilişkin notlar bırakır, diğerleri de tersini yapardı.

1850'lere gelindiğinde gerek yeni, gerekse tecrübeli kılavuzlar dönem dönem ırmakların seyrettikleri kesimlerine ilişkin sınavdan geçiriliyor ve

15 Geçimini güzergâhlarda seyrederek sağlayan profesyonellerin en evrensel özelliklerinden biri, hayati önemdeki bilgilerin ezberlenmesidir. Örneğin, Afrika'nın doğu sahilindeki geleneksel denizciler yer işaretlerini ve yıldız konumlarını kafiyeli dizeli türküler söyleyerek hatırlarlardı. Bugün acemi kamyon sürücüleri kentlerin içinden nasıl geçileceğini daha tecrübeli sürücülerden öğrenmektedirler.
16 Mark Twain, *Life on the Mississippi* (New York: Harper and Brothers, 1901), 50.



Resim 27. Tennesseee Irmağı'nda çalışan *City of Savannah* adlı buharlı teknedeki mallar boşaltılırken, 1910. Yazarın koleksiyonundan.

ehliyet alıyorlardı. Sınavlar tecrübeli kılavuz ve kaptanlardan oluşan bir grubun önünde ırmağın bir kesiminin "şarkısını söylemek"ten –yani, ırmağın kıvrım ve dönemeçlerini, kum sığlıklarını, akıntıları, engelleri, adaları, köprüleri ve kolları gözünün önünde canlandırmak ve buna uygun rota değişikliklerini anlatmaktan- ibaretti.

Dünyada Buharlı Gemiler

Irmaklarda akıntıya karşı seyir sorunu bütün dünyada aynıydı. Örneğin Çin'de sahil düzlüklerinde tekneler ırmaktan akıntı yukarı kürekle seyrederdi, ama eğimin arttığı kesimlerde bunları derin vadilerden çekmek için yüzlerce adam ve öküz gerekirdi. Ganj Irmağı'nda akıntı yukarı yol-

culuğa uygun rüzgâr yılın ancak üç ayında esiyordu. Nil'in büyük kesimi boyunca nehir yatağında sadece çok hafif bir irtifa yükselmesi olduğundan tekneler kürekle akıntı yukarı seyredebiliyordu. Güney rüzgârları ırmağın akıntı yukarısına yelken açmayı yılın ancak birkaç ayında mümkün kılardı. Amazon'da ise akıntı yukarı yelken açmak hiçbir zaman mümkün değildi; değişken ve istikrarsız rüzgârlar ırmağın aşağı kısımlarındaki dolambaçlı kıvrımlarında tramola yapmayı güçleştiriyordu ve iki ila dört knotluk[17] [saatte 3,7 – 7,4 kilometre] bir akıntıya karşı ilerlemek hemen hemen imkânsızdı. Aşağı Ren'den akıntı yukarı yelken açmak mümkündü, ama ırmağın kayalık yukarı kesimleri yelkenliler için çok tehlikeliydi.

19. yüzyılın ortalarındaki buharlı gemi devrimi dünya çapında bir olaydı. Motorlar belki de dönemin en gelişmiş teknolojisiydi ve İngiltere, Fransa ve Almanya'dan Çin, Hindistan, Mısır ve Güney Amerika'ya ihraç ediliyordu. Bilim insanları ve mühendisler ulusal sınırların ötesinden kazanların teknolojik olasılıklarını ve sorunlarını tartışıyorlardı. Örneğin, 1845'te Kongreye buharlı gemi patlamalarının nedenlerine ilişkin bir dilekçe veren Cincinnatili buharlı gemi mühendisleri, Fransa ve İngiltere'deki araştırma ve tartışmalardan alıntı yapmışlardı.[18]

Ülkeler ırmakları güvenli yapmak için ortak yöntemlere başvurdular. Örneğin, tıpkı Mississippi'de olduğu gibi 1850'ler ve 1860'larda Ren'de navigasyon formel çıraklıklar ve sınavlarla profesyonel hale getirildi. Irmağa sınırı olan ülkelerin temsilcilerinden oluşan bir komisyon kılavuzları ve kaptanları sınavdan geçirdikten sonra ehliyet veriyordu. Komisyon deniz fenerleri ve işaret şamandıraları yerleştiriyor, tehlikeli kayaları patlatıyor ve kanalların dibini temizliyordu.[19]

Buharlı gemiler tüm dünyada iç kesimlere yolculuğu rahat, kolay ve görece hızlı yaptılar. 1844'e, *Lucy Walker*'ın zamanına gelindiğinde Ren'in kasvetli kuleleri ve ortaçağ kasabaları buharlı gemiyle gelen turist yığınlarına ev sahipliği yapıyordu. Hanlar büyük sayıda insana göre donatılmıştı. Ren'in resimli seyahat rehberleri Fransızca, Almanca ve İngilizce basılı-

17 Knot=1 saatte 1 deniz miline [1852 km] eşit hız birimi.
18 Temsilciler Meclisi, Belge no. 24, s. 2.
19 Edwin J. Clapp, *The Navigable Rhine: The Development of Its Shipping, the Basis of the Prosperity of Its Commerce and Its Traffic in 1907* (Boston: Houghton Mifflin, 1911), 16-17.

yordu.[20] Irmak boyundaki yerlerin gravür ve ağaç baskıları hatıra eşyası olarak satılıyordu. Dükkân sahipleri fiyatı rahatça kreutzer, Prusya doları ya da Fransız frankı olarak verebiliyorlardı. 19. yüzyılın son yarısında, Mısır kalıntılarını görmek için Nil'de bir buharlı gemi gezintisi yapmak büyük Avrupa turunun ayrılmaz bir parçasıydı. İster Mississippi, ister Ren, isterse Nil'de yolculuk etsinler, turistler yaşadıklarını yazıyor ve yayınlıyorlardı.

Buharlı gemiler o kadar neşeli olmayan bir rol de oynayarak, hastalıkların dünya çapında yayılmasına katkıda bulundular. Örneğin Nil'de buharlı gemiler ırmağın tam taşma zamanında Büyük Rift Vadisi'nin ölümcül hummasının yayılmasını hızlandırdılar. Mississippi Irmağı'ndaki atıklar ve kirli su kolerayı yaygınlaştırdı; buharlı gemilerin hızlı seferleri, salgın hastalıkların daha çabuk yayılmasına neden oluyordu. Örneğin 1830'da New Orleans'tan St. Louis'e ulaşan birkaç ciddi kolera salgını olmuştu. Salgınların bazıları Minnesota'ya bile ulaşmıştı.[21] Irmağın tüm alt kesiminde sarı humma tekrar tekrar baş gösteriyordu. 1867'de New Orleans'taki bir salgın, kırk bir bin kişilik nüfusun, üç bin iki yüzünü öldürdü. New Orleans'ta nehir gemisi trafiğine karantina uygulanmasına rağmen, salgın ırmağın yukarısına yayıldı. Nüfusu yirmi bin olan Memphis'te altı bin kişi öldü.[22]

Buharlı gemilerle ırmaklardan aşağı ve yukarı ucuz ulaşım, tüm dünyadaki nehir kentlerine benzer fırsatlar sundu. Mississippi ve kolları boyundaki St. Louis, Cincinnati, Kansas City, Pittsburgh ve Minneapolis gibi kentler, sadece hammadde ihraç edip, mamul madde ithal eden yerler olmayı aşıp imalata geçtiler. Minneapolis/St. Paul'daki şelaleler batının geniş otlaklarından tahılın öğütülmesi için mükemmel bir olanaktı. General Mills, Pillsbury ve Robin Hood Flour ulusal markalar haline geldi. Cincinnati ve Kansas City et işleme merkezleri oldular. St. Louis batıya giden yerleşimcilerin ikmal yaptıkları bir yerden büyük bir imalat kentine dönüştü.

20 Bu Ren temelli tarzın bir bibliyografyası için bkz. Michael Schmitt, *Die Illustrierten Rhein-Beschreibungen: Dokumentation der Werke und Ansichten von der Romantik bis zum ende des 19. Jahrhunders* (Köln: Böhlau Verlag GmbH & Cie, 1996).

21 George S. Pabis, *Daily Life along the Mississippi* (Westport, CT, 2007), 78.

22 Age, 112-113, 148-149.

Mississippi Irmağı kentlerinin rekabet gücü, genellikle fabrikaları Avrupa ya da doğu ABD'dekilere göre daha yeni olduğu ve eski, zanaata dayalı imalat yöntemlerine göre daha ucuz işçi istihdam eden gelişmiş makineler kullandıkları için yüksekti. Ayrıca, Mississippi'nin ötesindeki topraklarda yerleşim arttıkça, pazarlara da daha yakın oldular. Yeni yerleşimler olan alanlarda çiftçilik kârlıydı ve pencere, sehpa, ayakkabı ve mağaza giysileri pazarı hızla gelişti. Irmak kasaba ve kentleri genellikle "enerjik ve girişken" bir imaja sahiptiler.

19. yüzyılın daha sonraki on yıllarında ırmak boyundaki daha küçük kentler de imalata geçtiler. Örneğin Ohio ile Mississippi'nin birleştiği yerin yaklaşık 80 kilometre kuzeyindeki Cape Girardeau, Missouri başlangıçta yalnızca batıya giden yerleşimcilere malzeme sağlıyordu, imalatı un ve et fıçılarıyla sınırlıydı. 19. yüzyılın son on yıllarında kasabada çevre bölgedeki kili kullanan birkaç tuğla ocağı, tarım aletleri yapan bir dökümhane, bir yün fabrikası, kapı ve pencere imal eden bir fabrika, birkaç büyük un değirmeni ve bir ayakkabı fabrikası bulunuyordu.[23]

Buharlı gemiler Ren Irmağı ile kollarının gelişimi için aynı derecede önemli oldular. Irmaktan aşağı geleneksel tahıl, şarap ve taş nakliyatının yanı sıra, buharlı gemiler Ruhr Vadisi'nin imalatçı kentlerinden makine, tarım teçhizatı, ray ve alet taşıyorlardı. Ayrıca ırmağın alt kesimindeki onu aşkın ırmak kasabasının özel imalat mallarını ve boyalarını ihracat için denize taşıyorlardı.

Tüm dünyada buharlı gemilerin bir diğer kullanımı askeri amaçlıydı. Tarih boyunca piyadeler ırmakların yukarı çığırlarına tabana kuvvet yürümüşler, günde çok ender olarak 15 kilometreden fazla yol kat etmişlerdi. Buharlı gemiler ordular için ırmakların çığır yukarılarına ilk hızlı ulaşım olanağını sağladılar. Taktik ve stratejiler tümüyle değişti. Örneğin [ABD İç Savaşında] Güney'in ordusu nehir gemilerine el koydu ve yalnızca birkaç gün içinde Tennessee Irmağı'nın çok yukarılarına erişerek, Kuzey ordusunu yardı ve onları Shiloh Muharebesine zorladı. Güneyin muharebeyi kazanması büyük ölçüde, ilk şiddetli savaş gününden sonraki gecede buharlı gemilerin takviye kuvvetleri getirmesinden kaynaklanıyordu. Aynı

23 *Wilson's History and Directory of Southeastern Missouri Southern Illinois* (St. Louis, 1876).

biçimde, 1860'larda buharlı gemilerin hıdivin birliklerini hızla Kahire'den Nil'in üst kesimine taşıması, bir isyanın bastırılmasını sağladı.

Buharlı Gemi Dünyasının Kaybolması

Dünyanın her yerinde buharlı gemilerin temel, çözümlenemez sorunları birbirine benziyordu. Irmak nereye gidiyorsa, gemi tam da oraya gidiyordu ve suyun azalması ya da donması nedeniyle yılın ancak bir bölümünde seyre uygundu. Mississippi kuzeyden güneye akıyordu, ama ülkenin ana tedarik hatlarının doğudan batıya gitmesi gerekiyordu. Girişimciler bu sorunları çok iyi kavramış ve İç Savaştan çok önce kısa demiryolu hatları inşa etmişlerdi. Demiryollarının madenler ve tarlalar ile işleme merkezleri arasında doğrudan bağlantılar sağlaması için tek yapılması gerek bu kısa hatların birbirine eklenmesi ve standartlaştırılmasıydı. Demiryolları mamul ürünleri doğrudan toptancı dağıtım yerlerine taşıyordu. Nehir gemileri St. Louis'de boş boş otururken trenler çalışıyordu. 1870'lere gelindiğinde Mississippi'nin üstünde on üç demiryolu köprüsü vardı. Tüm Avrupa'da ve Mısır, Rusya, Hindistan ve Çin de dahil olmak üzere dünyanın diğer yerlerinde yolculuk ve ticari mallar için nehir gemilerinin yerini demiryolu aldı.

1830'larda devrimci olan bir teknoloji, 1900'de artık köhnemişti. 1920'lerde ABD'de artık fiilen hiç buharlı gemi kalmamıştı. Popüler müzik bu değişikliği buhar gemisinin romantik günlerine ilişkin nostaljik şarkılarla yansıtıyordu.

O düdüklerin çaldığını duymuyor musun?
Orada, Mississipi'nin aktığı yerde
Yıldönümü şenlikleri olacak.
Bütün ülkeyi aradılar, o eski buharlı gemi yarışçılarının
En ünlülerini bulana kadar.
Tüm güzellikleriyle o görkemli eski tekneler,
Hâlâ görevde o ak saçlı kaptanlar.[24]

24 Joe Kelsey ve Charley Straight, *See Those Mississippi Steamboats on Parade* (New York: Jerome H. Remick & Co., 1916).

Bugün Mississippi, Ren, Sarı Nehir ve yeryüzünün seyre elverişli su yollarının çoğunda, ağır mallar römorkörlerin ittiği küçük mavna filolarıyla taşınmaktadır. Mississippi'de standart mavnalar 36,5 ile 61 metre uzunluğunda ve 9 ile 12 metre genişliğindedir. Irmak her yıl tahıl, kömür, petrokimyasallar, kum ve çakıl ve kimyasallar gibi malzemelerden oluşan 300 milyon tonu aşkın kargo taşımaktadır.[25] Dünyanın çeşitli ırmaklarındaki turist gemileri bize *Lucy Walker* gibi buharlı gemilerin mirasını anımsatıyor, ama bunların hiçbiri buharla çalışmıyor. Teknolojideki gelişmeler, barajlar, ışıklar, kanal işaretleri ve devlet kurumlarınca yapılan dip taramaları ırmakları, *Lucy Walker*'ın 19. yüzyıl dünyasıyla kıyaslanamayacak kadar güvenli hale getirmiş durumda.

25 Mississippi ırmak sisteminde erken dönem kömür nakliyesi günümüzün mavna trafiğinden çok daha heyecanlıydı. 19. yüzyılın son otuz yılında batı Pennsylvania'nin tepelerinden kömür, Ohio Irmağı'ndaki kayaları ancak ilkbaharın birkaç gününde aşabilen mavnalarda taşınırdı. Kaptanları Ohio Irmağı'nın yükselmesini gözlerken, tekneler Pitsburgh'da beklerdi. Su yeterli derinliğe ulaştığı anda birkaç bin gemiden oluşan kömür filosu o yılın kömürünü ırmağın aşağısındaki kent ve kasabalara ulaştırmak için yarışa kalkardı. Filo ayrıca bütün Mississippi sistemi boyunca buharlı gemilere yakıt sağlayan kömür istasyonlarının eksiklerini de tamamlardı.

On Üçüncü Bölüm

FLYING CLOUD

Yelkenli sürat teknelerinin o en ünlüsü *Flying Cloud* 17 Haziran 1874'te, Kanada'nın doğu sahilinde, New Brunswick Eyaletindeki Fundy Körfezi'nin Saint John Limanı'nda demirliydi. Altına hücumun, yarışların, Çin ipeklileri ve çayının şanlı günlerini çoktan geride bırakmış olan gemi, kütük yüklenmesini bekliyordu. O gece geç bir ilkbahar fırtınası *Flying Cloud*'u sahile sürükleyerek, tüm temel yapısal öğelerini parçaladı. Gemi orada bir yıl kaldıktan sonra, sigorta şirketi onu tam hasarlı ilan etti ve yöreden gemiye gazyağı dökmek üzere bir grup adam tuttu. Adamlar, birkaç ton bakır ve demiri kurtarabilmek için *Flying Cloud*'u Fundy Körfezi kumsalında yaktılar. Denizcilik dünyası yirmi yılda öylesine köklü bir değişime uğramıştı ki, Amerikan ve dünya basınında olayın farkına bile varılmadı.[1]

Kolonyal Gemi Yapımı

Amerikan kolonilerinde gemi yapımı erken başladı. Odun boldu ve kolonilere yerleşenlerden bazıları ağaç işleme becerisine sahipti. Gemilere talep olduğu çok açıktı. On üç koloni Kuzey Amerika'nın doğu kıyısı boyunca sıralanmıştı. Devrimden çok önce kuzey, orta ve güneydeki koloniler kendi özel ihracatlarını geliştirmişlerdi: kuzeyden balık, terebentin ve kütük; orta kolonilerden tahıl; güneyden tütün. Koloni sakinlerinin demir aletler, kumaş, modaya uygun giysiler ve çay gibi kendilerinde olmayan şeyleri alabilmeleri için, ihracat temel önemdeydi.

İngiltere özellikle Boston bölgesi, Maine (o zaman Massachusetts'ın bir parçasıydı), Connecticut ve Rhode Island sahilleri ve New York, Philadelphia, Baltimore ve Charleston kentlerinde gelişen kolonyal gemi yapımını hiçbir zaman ne kısıtladı, ne de düzenledi. Öte yandan İngiltere kolonyal gemilerin Hint pamuğu ve baharatı, Çin çayı, porselenleri ve ipeklileri gibi en kârlı küresel metalar ile İngiliz mamulü malları taşıma-

1 Dönemin gazetelerini içeren değişik veritabanlarının araştırılmasında *Flying Cloud*'un batışına ilişkin tek bir haber bile bulunamamıştır. Geminin kaybının ayrıntıları için bkz. David W. Shaw, *Flying Cloud: The True Story of America's Most Famous Clipper Ship and the Woman Who Guided Her* (New York: William Morrow, 2000), 263-264.

larını yasaklamıştı. Kolonyal gemilerin birçoğu küçük, balıkçılığa ve sahil ticaretine uygun teknelerdi. Bazıları ise büyüktü ve Karayipler'e yolculuk yaparak balık, et ve tahıl karşılığında şeker ile İngiliz ithal mallarını almak için kullanılan ticaret senetleri alıyorlardı.

Hız Geleneği

Devrim sırasında İngilizlerin Amerikan gemilerini tümüyle ablukaya alması, İngiliz donanma teknelerinden hızlı gidebilecek, kolonyal sürat gemilerine büyük değer kazandırdı. 19. yüzyıl başında İngiltere ile Fransa arasında süregiden savaşta Amerika sahilleri her iki ülke tarafından da ablukaya alınıyordu. Amerikan gemileri çoğu durumda İngiliz donanma tekneleriyle askeri olarak başa çıkamıyorlardı; tek yapabilecekleri kaçmaktı, bu da hıza odaklanılmasına yol açtı.[2] 1812 Savaşının nedeni kısmen de İngiliz gemilerinin Amerikan teknelerini durdurarak, denizcilerini İngiliz gemilerinde hizmete zorlamasıydı.

En erken Amerikan uzun mesafe ticaret gemileri, Hindistan, Çin ve Güneydoğu Asya'ya giden hantal Avrupa ticaret gemilerinden çok daha hızlıydı. Amerikan gemileri daha küçük, ortalama dört yüz ton civarındaydılar.

Şimdiye kadar hiçbir araştırmacı, daha düşük taşıma kapasiteli yeni ve hızlı Amerikan gemilerinin, eski tarz ve daha yavaş Avrupa teknelerinden önemli derecede daha kârlı olduklarını ispat edememiştir. Gene de, Amerikalıların hız peşinde koşmalarının bir mantığı vardı. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi ile Hollanda Doğu Hindistan Şirketi kendi ülkelerinde yaptıkları ticaretin tekeline sahiptiler ve gemileri yavaş olsa bile, yüksek fiyatlar saptayabiliyorlardı. Amerikalıların böyle tekelleri yoktu ve malları ancak piyasanın ödeyeceği fiyatta satabilirlerdi. Eğer Amerikalı bir gemi sahibi her yıl ek bir ticari yolculuk yapabilirse, bu kâr ile zarar arasındaki fark anlamına gelebilirdi.

Atlas Okyanusu sahili boyunca hız yoluyla kâr dinamiği, yeni gemi tasarımlarında, yelken eklemenin yeni yöntemlerinde ve yük kapasitesi-

2 Bu argüman Cars C. Cutler'ın *clipper* gemileri hakkındaki kapsamlı kitabında geliştirilmektedir: *Greyhounds of the Sea: The Story of the American Clipper Ship* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1930). Bu argüman tümüyle ikna edici değildir, çünkü gemilerin çoğu hız için değil, balıkçılık ya da Karayipler'den şeker taşınması için yapılmıştı.

nin artırılmasında rekabetçi denemelere yol açtı. 1830'lara gelindiğinde "clipper" adı verilen bu yeni, daha büyük ticaret gemileri daha "sivri," yani enlerine göre daha uzundular. *Clipper* gemilerin ön profili gerçekten de "sivrileşmiş," pruvaları, eski ticaret gemilerinde olduğu gibi dalgaların üstüne vurmak yerine, dalgayı yaracak biçimde yapılmıştı. Güverteye direğin tepesinden bakıldığında, geminin biçimi geleneksel ticaret gemilerinden oldukça farklıydı ve en geniş noktası geminin orta noktasının oldukça önünde, uzun bir oval çiziyordu. Tam donanımlı bir *clipper* gemisi, yirmiden fazla bağımsız yelkenden oluşan devasa bir yelken bezi yığınına sahipti. İki direk, alttaki ana yelkenlerden yukardaki kontra yelkenine, beş takım kare yelken taşıyordu. Kıçtaki mizana direği dört kare yelken taşıyor ve bir randa yelkenini destekliyordu. Pruva direği ile cıvadra arasında, üç direk arasındaki velena yelkenlerine ek olarak, üçgen bir velena yelkeni, bir flok ve bir kontra flok vardı. Uygun bir arka rüzgârı için, cunda yelkeni diye bilinen diğer yelkenler de eklenebilirdi. Çoğu *clipper* rüzgârın geminin her iki yanındaki kıç omuzluktan eserek, tüm yelkenlerin dolmasını sağladığı durumlarda en büyük hızla yol alırdı; ama geminin derin su draftı [su altında kalan gövdesi] onun rüzgârın geldiği yöne doğru seyredebilmesine de olanak sağlardı.[3]

Tasarımcılar, gemi sahipleri ve kaptanlar ana yelken direğinin nereye yerleştirileceğini tartışmaya devam ettiler: direk geminin tam ortasında mı olmalıydı, yoksa biraz önde ya da arkada mı? Geminin deniz üzerine nasıl bineceği de tartışılıyordu: güverte sakin bir denizin yüzeyine görece paralel mi, yoksa geminin arkasından önüne doğru biraz yukarı eğimli mi olmalıydı? Peş peşe deneyler nihai testle, ekvator çevresindeki hafif rüzgârlardan Horn Burnu'nun boralarına kadar denizin kendisiyle karşı karşıya kalıyordu. Hiçbir tasarımcı, gemi sahibi ya da liman kendi başına tüm parçaları tamı tamına tutturamadı, ama her gemi sahibi diğer gemilerin performansını izleyip, öğrendi. İlerleme düzenli ve yavaş oldu. Bir dönüm noktası daha düz karinaların, tahmin edildiği gibi, bu uzun, dar gemilerin hızını ve seyir niteliklerini azaltmadığının fark edilmesiydi. Öte yandan daha düz karinalar, değerli hamule için çok daha büyük alan sağlıyordu. İkinci bir dönüm noktası elli ile yetmiş beş kişilik bir mürettebatın (benzer

3 Shaw, *Flying Cloud*, 40.

büyüklükte, ama daha az yelkenli gemilerde olduğundan fazla) son derece yüksek direklerdeki yelken takımlarını idare edebileceğinin fark edilmesiydi. *Clipper* gemi direkleri tek bir ağaçtan çok daha yüksek ve tabanda daha genişti ve aynı zamanda herhangi tek bir ağacın olabileceğinden sağlam olması gerekiyordu. Gemi yapımcıları üç ya da daha fazla ağaç gövdesini, tek bir ana direk yapmak için demirle çemberlemek üzere bir teknoloji geliştirdiler. Bu parçalı ana direğin üstünde, tek gövdeli bir direk, bunun da üstünde daha hafif bir tek gövdeli direk vardı. (Aynı dönemde rakip tersanelerce benzer deneme ve geliştirme süreçlerinin Mississippi nehir gemileri için etkin ve hızlı bir tasarım ürettiğini hatırlamakta belki yarar vardır.)

Yeni Bir Navigasyon Dünyası

1840'larda uzak limanlara navigasyon, Matthew Maury adlı tek bir haritacının çabalarıyla, çok daha iyileşmişti. Maury gençliğinde ABD donanmasında görev yapmış ve gerek Atlas Okyanusu, gerekse Büyük Okyanus'ta iyi rüzgâr ve akıntı haritaları olmadığını görmüştü. 1834'te ABD'ye döndüğünde navigasyon hakkındaki ilk kitabını hazırladı.[4] 1835'te donanmanın haritacılık dairesine atandı ve daha sonra donanmanın haritalar ve aletler deposunun yönetimini üstlendi. Maury burada binlerce geminin seyir defterini inceledi ve rüzgârlara ve akıntılara ilişkin veri yığınını tasnif etmek için standart bir yöntem geliştirdi. İlkönce, yüzlerce gemi seyir defterinden verileri karşılaştırarak, donanma için Atlas Okyanusu'ndaki en iyi rotaları gösteren haritalar yayınladı. Sonra bu çalışmayı tüm dünyaya genişletti ve donanma için, gene gemi seyir defterlerine dayanarak, kapsamlı rüzgâr ve akıntı haritaları üretti. Onun rüzgâr ve akıntı verilerini tablolar halinde kaydetme yöntemi tüm donanmaya yayıldı ve çok geçmeden ticaret gemisi kaptanları tarafından da benimsendi. Maury bu verileri derledi ve bunları daha sonraki haritalara dahil etti. 1850'lere gelindiğinde akıllı kaptan ve seyir görevlileri Maury'nin üstün

4 Bkz. Diana Fontaine (Maury) Corbin, *A Life of Matthew Fontaine Maury* (Londra: Sampson, Low Marston, Searle & Rivington, 1888), 24. Modern deniz haritacılığının ve navigasyon çizimlerinin kurucusu olan Maury, manyetizma gibi birkaç bilimsel alana aktif katılan, çok ilgi çekici bir kişiydi. Maury Amerikan Bilimler Akademisinin kurucu üyelerindendi. Kızı tarafından yazılan özgeçmişi https://archive.org'da mevcuttur.

rüzgâr vc akıntı haritalarını almış vc kullanıyorlardı ve böylece bir seferi günlerce, çoğu kez haftalarca kısaltabiliyorlardı.

Maury'nin fikrinde dünyanın tüm denizleri tek bir denizcilik çevresi haline gelmişti. Antarktika'nın rüzgâr ve akıntıları Massachusetts'ın balina avlama tekneleri için, Carolinalar açıklarındaki Gulf Stream kadar vazgeçilmez bir bilgiydi. Humboldt Akıntısı Alaska açıklarında, Meksika açıklarında olduğu kadar önemliydi.

Navigasyon ve özellikli de hızlı yolculuklar için ikinci büyük buluş kronometreydi. Boylam sorunu okyanusta seyir için binlerce yıllık bir belaydı. Basit aletler öğle vakti ufukta güneşin yüksekliğinden enlemi –bir geminin ekvatorun üstünde ya da altındaki konumunu– saptayabiliyorlardı.[5] Geminin kendi limanının ne kadar doğusunda ya da batısında olduğunu hesaplamak ise son derece zordu. Yüzyıllar boyunca gökbilimciler, matematikçiler ve felsefeciler çok sayıda yanlış ya da uygulanamaz yöntem önermişlerdi. 1714'te Büyük Britanya hükümeti, bir geminin konumunu belirlemenin pratik bir yönteminin geliştirilmesi için bir enlem ödülü koydu. Elli yıl boyunca ödülü alan olmadı.

18. yüzyılın son on yıllarında birçok kişi seyir görevlisinin artık bir geminin ne hızda seyrettiğini kolayca hesaplayabileceğini, ama geminin ne kadar zamandır seyrettiğini bilmediğini anlamıştı. Sorun bir geminin sallantılı, iniş çıkışlı ve ıslak ortamında zamanı doğru gösterecek, çok dakik bir saat yapımıydı. 1765'te John Harrison adlı bir saatçi, otuz yıllık araştırmaları ve prototip denemeleri sonucunda, saatinin Atlas Okyanusu'nun bir yakasından ötekine beş saniyeye kadar dakik olduğunu kanıtladı. Geminin fiili konumunun hesaplanması için temel önemde olmakla birlikte, hassas gemi kronometreleri çok pahalı olmayı sürdürdü ve ancak 19. yüzyılın ortalarında, *clipper* gemi yapımı çağında, yaygın kullanıma girdi.[6]

5 Genel olarak oktant diye bilinen bu aletler 18. yüzyılın ikinci yarısında önemli ölçüde iyileşmişlerdi. Bir icat olduğu iddia edilse de, bu yeni cihaz aslında alet yapımı ile metal becerilerinin Londra'da yoğunlaşmasının bir ürünüydü. 1800'e gelindiğinde yeni oktant artık yaygınlaşmıştı. Bkz. Gloria Clifton, "The London Instrument Makers and the British Navy, 1700-1850," *Science and the British and French Navies, 1700-1850*, ed. Pieter van der Merwe (Greenwich: National Maritime Museum, 2003) içinde, 24-33.

6 Harrison ve kronometresinin tam öyküsü için bkz. Dava Sobel, *Longtitude: The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time* (New York: Walker & Co., 1995).

Yeni *clipper* gemiler o dönemin Amerikan gemi yapımcılığının daha geniş bağlamı içinde ele alınmalıdır. Amerikan tersaneleri 19. yüzyılın ilk yarısında balina gemileri gibi, okyanus geçen diğer önemli gemi tipleri ürettiler. Kaptanlar ve gemi sahipleri, lambalarda kullanılan yağı için balina avlayarak zengin oldular. Diğer birçoğu gibi bu denizci türküsü de, denizcilerin bakış açısını yansıtmaktadır:

Boston'da, New York'da, Buffalo'da duyuruldu,
Yüz kuvvetli denizci balina avına gitmek için, heyamolayla

Esin rüzgârlar her sabah, esin rüzgârlar tüm sertliğinizle
Toplayın seyir takımlarınızı ve esin çocuklar, esin.

Clipper gemileri geliyor, gidiyor diyorlar,
Altı ay geçmeden beş yüz kaşalot alırsınız diyorlar.

Şimdi denizdeyiz, çocuklar, rüzgâr başlıyor esmeye;
Nöbetçilerin yarısı güvertede kusuyor, öteki yarısı aşağıda.

Şimdi çıkıyor o Allah'ın cezası eski pusula, keder dolduracak kalbini.
Çünkü onlarınki otuz ikinci noktada, bizimki kırk dört.

Sonra çıkıyor hareketli halatlar, sözde hepinizin bildiği,
"Direğin tepesine, seni beş para etmez herif, yoksa atılırsın denize."

Kaptan çıkmış kıç güvertesine, gözlerini kısmış bakar yelkenlere,
Direğin tepesine çıkınca gözcü, bir balina sürüsü gözler.

"Şimdi tekneleri toparlayın, çocuklarım, onun ardından gideceğiz,
Ama çok yaklaşırsanız kuyruğuna, cehenneme gönderir sizi
tekmesiyle."

Ama şimdi artık eski gemimiz dolu ve umurumuzda değil,
Cunda yelkenlerimize yaslanıp, Yankee ülkesine seyredeceğiz.

Eve dönüp, gemiyi bağlayıp, seferimiz sona erince,
Yorgunluk atma kadehini dolaştıracağız elden ele ve lanet okuyacağız balina yağına![7]

Balina gemileri denizde aylarca kalıyor ve kendi limanlarına yıllarca dönemiyorlardı. Gemi kaptanları balinaların peşinde hep daha öteye gidiyorlardı: Güney Amerika'nın doğu sahilinden aşağı, Güney Amerika'nın batı sahilinden yukarı, kuzeye, Alaska'nın soğuk sularına, Büyük Okyanus'un öteki yakasındaki Japonya'ya ve sonunda Antarktika'ya.

1828'de Kongrenin Donanma Meseleleri Komitesi, adaları haritalamak ve tehlikeli kayaları saptamak üzere bir donanma gemisinin Büyük Okyanus'a gönderilmesini tavsiye etti. Yasa Kongreden geçmedi. 1836'da konu tekrar görüşmeye açıldığında, komiteden Mr. Southward balina avının New England limanları için önemini özetledi:

> Bu ülke ticaretinin hiçbir bölümü, Büyük Okyanus'ta sürdürülenden daha önemli değildir. Bu, miktar olarak büyüktür. Balina balıkçılığının yalnızca bir dalına en az 12 milyon dolar yatırım yapılmıştır ve bu miktar aktif biçimde kullanılmaktadır; ticaretin tümünde, doğrudan ve dolaylı olarak, en az elli ile yetmiş milyonluk varlık söz konusudur. Aynı şekilde gemiciliğimizin 110.000 ile 900.000 tonu [bu iştedir] ve denizcilerimizin 9.000 ile 12.000'i burada istihdam edilmektedir –bu da Birliğin tüm gemiciliğinin yaklaşık onda birine eşittir. Sonuçları kârlıdır. Bu büyük ölçüde salt bir meta değiş tokuşu değil, okyanustan emekle zenginlik yaratılmasıdır. Sadece balıkhaneler, şu dönemde, beş ile altı milyon dolarlık bir yıllık gelir üretmektedir; Nantucket'a, New Bedford'a, New London'a, Sag Körfezi'ne ve kuzey sahillerimizdeki diğer çok sayıdaki bölgeye, bunun yurttaşlarımızın

7 Yazar bu denizci şarkısını 1960'larda öğrenip, söylemişti. Şimdi birkaç kıtası daha olduğu anlaşılmıştır. Sözleri internetten kolayca bulunabilir. Bkz. http://www.jsward.com/shanty/BlowYeWinds/.

ahlaki, siyasi ve ticari çıkarlarına aynı şekilde yararlı olduğuna derinden inanmadan bakmak mümkün değildir.[8]

Amerikan tersanelerinin ürettiği balina gemilerinin sayısı, *clipper* gemilerinden çok fazlaydı. 19. yüzyılın ortalarında Amerikan balina avı filosunda beş yüzü aşkın gemi vardı.[9]

Clipper'lar Amerikan tersanelerinde inşa edilen gemilerin her zaman küçük bir oranını oluşturuyor, büyük çoğunluğu balıkçı teknesi, kıyı nakliyecisi ve (tahıl ya da inşaat için kereste gibi) temel metalar için kullanılan şalupa, brik ve guletlerin sayısı bunları çok aşıyordu.[10] Amerika ve İngiltere'de *clipper* gemi yapımının zirveye ulaştığı 19. yüzyılın ortalarında bile, özellikle de, örneğin Çin'den Güneydoğu Asya'ya mamul mallar taşıyan yerli Asya gemilerini dahil edersek, *clipper*'lar küresel kapsamda okyanus geçen gemilerin yalnızca küçük bir yüzdesiydi.[11] Hint kumaşları ve baharatı, Hollanda plantasyon ürünleri ve Amerika, Avustralya ve Güney Afrika'ya göç edenlerin çoğu daha az görkemli ve daha yavaş gemilerle seyahat ediyorlardı. Amerikan tersaneleri ancak somut ekonomik fırsatlar bunları kârlı yaptığı zaman *clipper* inşa ediyorlardı. Şimdi bu fırsatlara bir bakalım.

Atlas Okyanusu'nun Kuzeyi ve Çin'in Tüm Çayı

Hızın kâra dönüşmesi için ilk fırsat, Atlas Okyanusu ötesi yolculuktu. 1820'lerde birkaç Amerikalı gemi sahibi, yolcuların dalgalı ve soğuk Atlas Okyanusu'nda daha az gün geçirmek için fazladan para ödeyebileceklerini düşündü. Ayrıca, Liverpool ya da New York'ta bir geminin yükle dolup, yola çıkmasını beklemek yerine, tarifeli seferler için de ek ücret

8 "On the Expediency of Authorizing an Exploring Expedition, by Vessels of the Navy, to the Pacific Ocean and South Seas," Yirmi dördüncü toplantı, Birinci Oturum, no. 620, 21 Mart 1836, 867.

9 New England'ın pek ihtimal verilmeyecek bir ihracat kalemi buzdu; buz kışın göletlerden kesiliyor ve lüks bir kalem olarak Amerika'nın güneyine, Karayipler'e, Güney Amerika limanlarına, hatta Hindistan'a sevk ediliyordu. Buz ticaretine giderek İngiltere de dahil oldu. Hızlı yolculuk belli ki bu ticarette önemliydi. Her varış noktasında yerel yatırımcılar buzu muhafaza etmek için yalıtılmış bir buz evi inşa ediyorlardı.

10 Örneğin bkz. Basil Greenhill, *The Merchant Schooners* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1951).

11 Üretilen *clipper* gemilerinin tam sayısı her yazarın dönemin hızlı ticari tekne tanımına göre değişecektir. Bu tür gemilerin bir listesi ve kayıtları için bkz. Octavius T. Howe ve Frederick C. Matthews, *American Clipper Ships: 1833-1858* (Salem, MA: Marine Research Society, Publication 13, 1926-1927).

ödeyeceklerdi. Çoğunluğunun merkezi New York'ta olan bu yeni tarifeli denizcilik "hatları," esas olarak dört yüz ya da daha az tonluk küçük gemiler inşa ediyor ve çalıştırıyorlardı.[12] Öte yandan, hızlı seferler basında övülüyor ve bir denizcilik hattına ün kazandırıyordu. Potansiyel yolcular buna dikkat ediyorlardı.

Amerikan gemilerinin hızın para kazandırdığı bir pazara girmeleri için ikinci fırsat, Çin'den İngiltere'ye çay ticaretiydi. İngiltere ve Amerika'da çaya düşkünlük sürekli artan bir talep yaratıyordu, ama İngiltere'ye çay ticareti Doğu Hindistan Şirketinin tekelindeydi. Çay şirketin büyük, yavaş ticaret gemileriyle (gerçekten de şarkıdaki gibi, "Çin'e giden yavaş gemi") taşınıyor, çoğu kez Canton'dan (Guangzhou) yüklenmesinden bir yıl sonra İngiltere'ye varıyordu. Amerikan gemileri New York ve Boston için çay yüklüyor ve iyi kâr ediyorlardı.

Ancak 1834'te Parlamento Doğu Hindistan Şirketinin İngiltere'ye çay ticareti üstündeki tekelini kaldırdı. Gerek İngiltere, gerekse Amerika'daki zengin çay tiryakileri, taze çayın daha lezzetli olduğunu biliyorlardı. Çay ithalatçıları o yılki üründen en taze çayın, diğer sevkiyatlara göre çok daha fazla para ettiğinin farkındaydılar. Böylece hız, kâr anlamına geliyordu. En hızlı gemiler o yılın çayını Çin'den, Ümit Burnu'nu dolaşarak bunu bekleyen İngiltere'ye getirmek için en yüksek nakliye ücretlerini alabiliyorlardı.

Amerikan gemileri 1830'ların ortalarında çay ticaretine ilk kez girdiklerinde, Çin sarayı Avrupalıların yalnızca Canton Limanı'nda faaliyetine izin veriyordu. İngiliz tacirlerle yerel görevliler arasında çok eskiden kurulmuş bağlar, Amerikalıların çaya ulaşımını güçleştiriyordu. Ancak, Doğu Hindistan Şirketinin tekelinin sona ermesi üzerine, yeni İngiliz tacirleri daha fazla limanın kendilerine açılmasını Çin'den talep ettiler. Çin sarayı bu talepleri reddettiğinde, İngiliz donanması Çin limanlarını topa tutarak, İngiltere ile Çin arasında 1830'ların sonlarındaki Afyon Savaşlarını başlattı. 1840'a gelindiğinde İngiliz gambotları Çin sarayını yabancı tacirlere dört limanı daha açmaya zorlamıştı. Böylece en taze çayı İngiltere'ye getirme yarışı başladı. Amerikan gemileri gitgide seferleri hızlandırdılar, giderek İngiliz gemilerinin yerini aldılar ve *clipper* gemi sahiplerine çok büyük

12 Bkz. Cutler, *Greyhounds of the Sea*, Bölüm 7 ve 8.

kârlar sağladılar. En iyi Amerikan *clipper*'ları Çin'den New York'a bir seyahati doksan günden az sürede yapabiliyordu. Gene de, yüzyılın ortasından sonra bile Çin ticaretindeki *clipper* gemilerin sayısı düşüktü; bu yıllık yarışa hiçbir zaman iki düzineden fazlası girmedi.[13]

Kaliforniya Altını

1849'da Kaliforniya'da altın bulunması, Amerikan *clipper* gemilerine çok uygun düştü. Birdenbire yolcuları ve malları Kaliforniya'ya ulaştırmak için devasa bir talep oluşmuştu. İnsanlar altın bulma umuduyla varlarını yoklarını sattılar. Cape Burnu'nun fırtınalarını aşabilecek her gemi derhal yolcu buluyordu, ama her altın arayan Kaliforniya'ya parası yettiğince hızlı varmak istiyordu. 1851'den bir halk türküsü zamanın ruhunu yansıtmaktadır:

Salem kentinden geliyorum
Dizimin üstünde bir leğenle,
Kaliforniya'ya gidiyorum,
Altın tozunu görmeye!
Ayrıldığım gün tüm gece yağmur yağdı,
Hava çok kuruydu.
Güneş öylesine sıcak ki, ölecektim soğuktan.
Ağlamayın kardeşlerim, ağlamayın.

Koro:
Ah Kaliforniya!
Benim ülkem burası!
San Francisco'ya gidiyorum
Dizimin üstünde bir leğenle!

Atladım Lisa adlı tekneye
Ve denizleri aştım,
Ve her memleketi düşündüğümde,
Keşke bu ben olmasam dedim!

13 Age, 561-568.

Tekne çok yulaf yemiş her at gibi
Şahlandı arka ayakları üstüne,
Baktım o beni atmıyor,
Dedim ben atayım kendimi.

Burada birlikte geçirdiğimiz
Tüm hoş zamanları hatırladım,
Biraz ağlamalıyım dedim,
Ama tek damla gözyaşı dökemedim.
Kılavuzun ekmeği ağzımda,
Altının tozu gözümdeydi,
Ben uzaklara gidiyorum ama
Ağlamayın sevgili kardeşlerim!

Frisco'ya geldiğimde, çocuklar,
Orada bakacağım etrafa,
Ve orada altın topakları gördüğümde
Toplayacağım onları yerden.
Dağları sonuna kadar kazıyacağız, çocuklar,
Irmakları kuruyuncaya kadar boşaltacağız!
Eve getireceğiz bir cep dolusu kaya,
Ağlamayın kardeşlerim, ağlamayın!

Clipper gemilerin kârlılığı açısından yolculardan da önemlisi taşıdıkları, altın tarlalarında hayatta kalmak için gerekli et fıçıları, kazma, giysi, çadır ve yük arabası gibi malzemelerden oluşan kargoydu. New York'ta 100 dolar değerindeki bir yük, San Francisco'da 1000 dolara satılabilirdi. Hızlı bir geminin, tamirler için doka girse bile, doğu kıyısından San Francisco'ya yılda iki, hatta üç seyahat yapma potansiyeli vardı.

Altın tarlalarına hızlı ulaşım ulusal bir tutku haline geldi. *Clipper* gemilerin esrarlı becerileri, gazete haberlerine paralel gidiyordu. Bu kadar çok geminin San Francisco ve Çin'e hareket etmesiyle, yarışların başlaması belki de kaçınılmazdı. O dönemde ülkenin ruhunda bir gençlik, atılganlık

ve hız tutkusu vardı. Bunun Mississippi üstündeki ünlü buharlı gemi yarışlarıyla aynı dönem olduğunu hatırlayalım. Aşağıdaki 1851 tarihli bir denizci türküsü, denizcilerin bakış açısını yansıtıyor:

Kabadayı bir gemi bu ve kabadayı bir ekip
 İçip, eğlenin, eğlenin.
Onu götürecek çocuklar biziz
 İçip, eğlenerek, eğlenerek.
Koro:
Üfleyin yelkenleri çocuklar, üfleyin
 Kaliforniya'ya doğru,
Altın bol dediler bana
Sacramento kıyılarında.

Bu ırgatın çevresinden geçmeliyiz
 İçip eğlenerek, eğlenerek.
Çapayı çekmek için denizden
 İçip eğlenerek, eğlenerek.

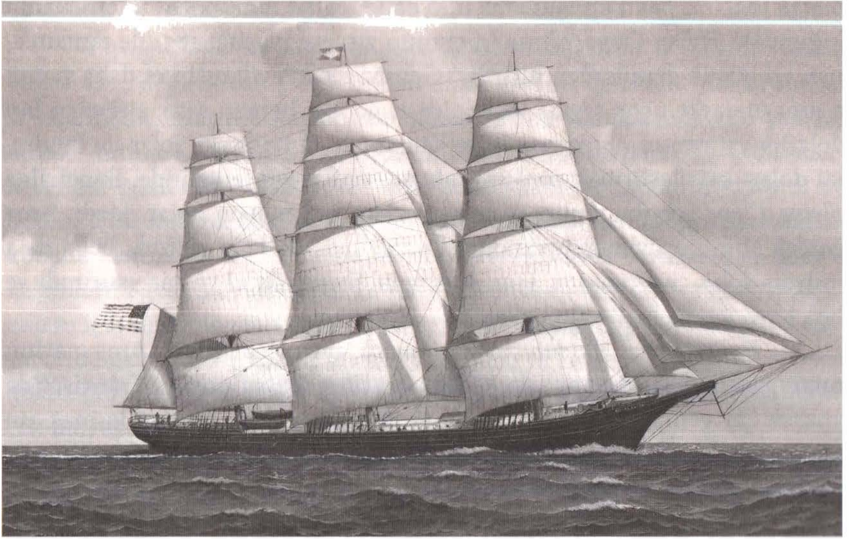
Yumruğu oturttuğumuz zaman Cape Burnu'nda..
Pişman olacaksın doğduğuna...

Frisco kentine ulaştığımızda
Uzak dur tatlım Şanghay Brown'dan...

Sanırım kaptanımızın dediğini duydum...
Bu Frisco kızları çalarmış paranı...

Ne dümen kırar bu gemi, ne durur
Koca dalgalarda seyreder gece ve gündüz...

Sanırım tayfa başının dediğini duydum...
Son bir kez döndür ve sonra bağlan...



Resim 28. Amerikan Clipperi [sürat teknesi] *Flying Cloud Yelkenler Fora Halinde*, Antonio Jacobsen'in tablosu (1913). Fotoğraf: Botaurus, Wikimedia Commons.

Buharlı gemiler yapım maliyetlerini dört seyahatte çıkarabilirlerdi. *Clipper*'ların ise daha da iyisini yapmaları mümkündü. Bazıları iki seferle yatırımcıların parasını geri ödüyordu; birkaçı ise New York'tan Kaliforniya'ya, oradan çay yüklemek için Çin'e, ardından Ümit Burnu'nu geçip, çayı satmak için İngiltere'ye ve son olarak yolcu ve mamul mallarla yüklenip New York'a dönerek tek seferde parasını çıkarmıştı.[14]

Bir Clipper'ın Yapımı ve İlk Tedarik İşlemi

Flying Cloud, Kaliforniya altına hücum çılgınlığının zirvesinde, New York'tan Kaliforniya'ya yaptığı seferle adını duyurdu. Gemi Donald McKay'in Boston'daki saygın tersanesinden çıkmıştı. New England'ın balta girmemiş ormanlarından 2360 metre küpü aşkın akmeşe, akçaağaç ve çamın yanı sıra gerek kaplamalar, gerekse tunç tesisatının ana bileşeni

14 Shaw, *Flying Cloud*, 3.

olarak tonlarca bakır kullanılarak inşa edilen, 1782 tonluk, 71,6 metre uzunluğundaki *Flying Cloud*, altına hücumun zirveye ulaştığı 1851'de tamamlanan en büyük gemilerden biriydi.[15] Gemiyi sipariş eden şirket daha yapım aşamasındayken çok sayıda teklif aldı ve gemiyi hemen sattı; şirket 50 bin dolarlık yatırımını neredeyse ikiye katlamıştı. O tarihteki dolar ile bugünkü doları karşılaştırmak zordur. Yalnızca enflasyon temelinde, ikinci alıcı *Flying Cloud* için bugünün parasıyla yaklaşık 2 milyon dolar ödedi. Ama gerçek alım gücüyle hesaplandığında maliyet çok daha yüksek, belki de 5 milyon dolar civarındaydı. Her durumda *Flying Cloud* iyi bir yatırımdı ve birkaç yıl içinde maliyetini çıkardı.

Flying Cloud ilk seferinde yalnızca altı yolcu taşıdı. Ama navlun tutarı yolculuğu kârlı yapmıştı. Yükleme işçileri ambarları San Francisco'da yüksek kâr getireceği kesin olan tabak takımları, viski, top top kumaş, un fıçıları, aletler, kitaplar, kürekler, botlar, sicim, variller içinde elma, peynir ve mum gibi bir kargoyla doldurdular.[16]

Gerekli altmış kişilik mürettebat toplandı. Yöre işçileri, yakın tarihli federal yönetmeliklerin belirlediği miktara uygun olarak bir tanka dört bin sekiz yüz galon, ayrıca fıçılara da bin yedi yüz galon su pompaladılar. Çok büyük miktarlarda erzak geldi: fıçılar içinde tuzlanmış sığır eti, domuz ve balık, gevrek, istiridye, domuz yağı, un, tereyağı, yulaf ve canlı hayvanlar. Güvertedeki kafeslerde yüzlerce tavuk gıdaklıyordu.

Flying Cloud'un erzak ve kargosu, ABD'nin 19. yüzyılın başından beri nasıl genişlediğine ilişkin fikir vermektedir. Elmalar büyük olasılıkla New York Eyaleti'nin kuzeyinden ya da Massachusetts'ın iç kesimlerinden geliyordu. Fıçılardaki tuzlanmış sığır ve domuz muhtemelen Ohio'dandı. Daha erken dönemlerde İngiltere'den gelecek olan tabak takımları ve aletlerin New England'da ya da görece yeni kentler olan Syracuse ya da Buffalo'da imal edilmiş olması muhtemeldir. Demir aksam belki de Superior Gölü cevherinden Cleveland'da üretilmişti. Tüm metalar, Buffalo ile Albany arasındaki, 1825'te açılmış bir mühendislik harikası olan Erie Kanalı üzerinden doğu kıyısına getirilmişti.

15 Age, 23.
16 Age, 49.

Yelken ve Buharla Kaliforniya'ya

Flying Cloud'un San Francisco'ya rekor seferinin heyecanlı öyküsü birçok kez, değişik bakış açılarından anlatılmıştır: geminin McKay firması tarafından tasarımı, kaptanın tehlikeli fırtına koşullarında bile yelkeni direkte tutma kararlılığı, mürettebatın dehşetli denizlerde kırık direkleri keserken gösterdiği cesaret ve –çok yakın tarihte– kaptanın eğitimli ve becerikli bir kılavuz olan ve en iyi rotayı belirlemek için Maury haritalarını kullanan karısının temel önemdeki rolü. *Flying Cloud* ekvatorun rüzgârsız kesimlerini geçmiş, "kükreyen kırkları" (ekvatorun kırk derece güneyindeki enlem için tipik olan kuvvetli rüzgârlar) hızla aşmış, Cape Burnu'nun canavarca dalgalarına ve boralarına dayanabilmiş ve San Francisco'ya seksen dokuz gün ve dokuz saatte ulaşmıştı; bu yüz yılı aşkın bir süre kırılamayacak bir rekordu.

Kaliforniya altın alanlarına giden üçüncü bir yol, tüm ABD'yi karadan geçiyordu. 1849'un altın arayıcılarından biri doğu kıyısından St. Louis'e trenle yalnızca iki haftada varıp, Missouri Nehri'nden Kansas City'ye giden buharlı bir gemide kendine yer ayırtabilirdi. Ancak daha sonrası zorluydu: Rocky Dağları'nın üstünden 2.400 kilometrelik acımasız yol bir araba konvoyuyla aşılacaktı ve bu mevsime göre üç ay alabilecek bir yolculuktu. Genelde 1849'luların belki yarısı denizden, yarısı karadan gittiler, ama buhar gücüyle gidenlerin sayısı *clipper* ile gidenlere göre çok daha fazlaydı.

Avustralya'ya Yarış

Kaliforniya'da altına hücumdan yalnızca iki yıl sonra, 1851'de Avustralya'da altın bulundu. Altın yatakları çok büyük ve yüzeye yakındı. Çevre kasaba ve kentlerin ayar kontrol bürolarının kayıtlarına göre, Avustralya'nın tek bir bölgesinde bulunan maden yalnızca bir yılda 1.088.000 kilo altın üretmişti. 1852'de Londra'ya birlikte gelen üç gemi sekiz tondan fazla altın taşıyordu. Kaliforniya'daki altın çılgınlığı burada da tekrarlandı.[17] İnsanlar yolculuk için yüksek ücretler ödemeye istekliydiler ve ne kadar hızlı olursa, o kadar iyiydi. 1850'lerde Avustralya'ya İngiltere'den neredeyse üç yüz bin, Amerika'dan ise yaklaşık yirmi bin kişi göç etti.

17 Bkz. Robert Coupe, *Australia's Gold Rushes* (Sydney: New Holland, 2000).

Çok sayıda erkek altın ararken, 1853 tarihli bu halk türküsünde görüldüğü gibi bazı kadınlar da kendi altınlarını arıyorlardı:

Bin sekiz yüz elli ikinin Kasım'ında geldi kadın
Ve bir delikanlı tekneye çıktı, kendine eş arayarak.
Kadına evlenme teklif etti ve de
Ömür boyu ona bakmak için elinden geleni yapmayı.
Onun bir devlet memuru olduğundan şüphesi yoktu kadının,
Adamın görünüşünü oldukça beğendiği halde,
Kaşlarını çatıp, açıkça söyledi fikrini:
"Sen benzemiyorsun şanslı bir altın arayıcısına."[18]

Avustralya'daki altına hücum yelkenli gemiler için büyük bir fırsattı.[19] Kıta, buharlı bir geminin taşıyabileceği kömürün yeterli olmayacağı kadar uzaktaydı. Gerçi Hindistan'da kömür yükleme istasyonları vardı, ama Avustralya'ya giden yolun diğer kesimlerinde bunlar henüz kurulmamıştı. Tıpkı Kaliforniya'daki altına hücum gibi burada da teçhizat, ikmal malzemesi ve yolcu nakliyatından büyük kârlar sağlandı.

Bir Çağın Sonu

Clipper gemileri çağının sonu hızlı ve sert geldi.[20] Bu tipik bir ani yükseliş ve batış çevrimiydi. Sermaye Çin, Kaliforniya ve Avustralya'ya hızlı ulaşımla bir vurgun vurmak amacıyla akarken, doğu kıyısı tersaneleri aşırı üretim yaptılar. Birkaç yıl içinde kapasite fazlalığı navlun fiyatlarını düşürdü. 1857'de genel bir durgunluk başladığında, gemi sahipleri çok sayıda *clipper*'ı Avrupalılara sattılar. Yeni sahipler direkleri kısaltıp, yelkenleri

18 Thatcher, "The Disappointed Girl," *The Victoria Songster Containing Various New and Original Colonial Songs together with a Choice Selection of Most popular Songs of the Day*, 2. baskı (Melbourne: Charlwood & Son, 1860) içinde, 170, www.nia.gov/apps/doview/nla-aus.
19 İngilizlerin Amerikan *clipper* gemileriyle rekabeti hakkında bir fikir edinmek için bkz. David R. MacGregor, *British and American Clippers: A Comparison of Their Design, Construction and Performance in the 1850s* (Londra: Conway Maritime Press, 1993).
20 *Clipper* gemilerinin hızlı çöküşünün nedenleri konusunda esas olarak Cutler'ın fikirlerini izledim. Cutler 19. yüzyılın son on yıllarındaki birkaç kongre oturumundaki tanıklıkları gözden geçirmekle kalmamıştı; 1930'larda yazdığı için *clipper* gemilerinde hizmet vermiş ve çöküşü kişisel olarak gözlemlemiş az sayıda hayatta kalan insana da ulaşmıştı.

azalttılar; böylece daha küçük bir mürettebat gerekiyor ve gemi üstündeki genel baskı azalıyordu. Biçimleri değiştirilen bu *clipper*'lar sıradan nakliye işlerinde, tahıl, odun, pamuk ve gübre için guano taşımakta kullanıldılar.

Daha büyük manzaraya baktığımızda, Amerika'daki girişimci faaliyetlerin çizgilerinde bir kayma görüyoruz. 19. yüzyılın ilk on yıllarında ABD, Atlas Okyanusu'na bakan bir sahil ülkesiydi. Girişimci adamların aklında gemiler ve taşımacılık vardı. Ama 1830'lara gelindiğinde bu artık doğru olmaktan çıkmıştı. Çiftlikler, madenler ve kerestecilikteki fırsatlar onları çağırıyordu; ayrıca yeni kentlerde bankalar kurmak, buharlı gemi inşa etmek ve kanal kazmak da söz konusuydu. Gelecek batıya doğru genişlemedeydi.

Üstelik bir de buharlı gemiler vardı. 1840'larda ve 1850'lerde bunların tasarımı sürekli gelişti. Bu gemiler, büyük *clipper* gemilerin sürelerini kolaylıkla aşan, tarifeli seferler yapıyorlardı. 1860'lara gelindiğinde buharı ve yelkeni birleştiren gemiler zamana bağlı tüm seferlerde, özellikle de okyanus ötesi posta ve yolcu seferlerinde yelkenlilerin yerini almışlardı.[21] Öngörülebilirlik ve düzenli bir tarife fikri son derece çekiciydi. 1850'lerin sonlarında hızlı yelkenli tekneler için kârlı kalmış hatlar yalnızca Çin ve Avustralya'ya çok uzun mesafeli seferlerdi, çünkü buharlı gemiler bunlar için yeterli kömürü taşıyamıyorlardı. Bütün bunlar 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla değişti. Kayalar, sığlıklar ve Kızıldeniz'in hafif rüzgârları nedeniyle kanal yelkenli gemilerin işine yaramıyordu, ama buharlı gemiler için seferleri 6500 kilometre kısaltmış ve Çin ve Avustralya'yı ulaşma mesafeleri içine sokmuştu.

Ama daha Süveyş Kanalı açılmadan önce bile, ABD İç Savaşı *clipper*'lara ölümcül bir darbe indirmişti. Konfederasyonun Kuzey'in gemilerine saldırıları çok etkin oluyordu. Savaş sırasında, çoğu *clipper* olmak üzere bin beş yüzden fazla gemi saldırıya uğradı ve yakıldı. İç Savaşın sonunda çok az *clipper* gemi kalmıştı. *Clipper*'lar yakılmış, düzenli taşıma hizmeti için şekilleri değiştirilmiş, denizde kaybolmuş ya da eskimişlerdi. Ortalama yaşam sürelerinin (o dönemin Londra denizcilik sigorta sanayii tarafından

21 *Flying Cloud*'un Fundy Körfezi'nde battığı tarihte gemi yapım sürecinin tümü, gerek İngiltere, gerekse ABD'de artık bir sanayi girişimine dönüşmüştü. Bkz. William H. Theissen, *Industrializing American Shipbuilding: The Transformation of Ship Design and Construction, 1820-1920* (Gainesville: University Press of Florida, 2006).

hesaplandığına göre) yalnızca on altı yıl olduğu ve çok az tersanenin yeni *clipper* gemi yaptığı dikkate alınırsa, bu gemilerin İç Savaştan sonraki on yıl içinde büyük ölçüde ortadan kaybolmaları şaşırtıcı değildir.[22] Büyük, çok direkli ve bol miktarda yelken taşıyan yelkenli gemiler son olarak, Avustralya'ya tahıl ticareti amacıyla 1900'de üretildi.[23]

1835 ile 1860 arasında inşa edilen binlerce *clipper*'dan bugün hayatta kalan sadece *Cutty Sark*'tır. 1869'da çay gemisi olarak inşa edilen *Cutty Sark* yalnızca birkaç sefer yaptıktan sonra, Avustralya'ya odun taşımaya başladı. Gemi daha sonra Portekizli sahiplerinin elinde, eğitim gemisi olarak işlev gördü. *Cutty Sark* 1950'lerde Greenwich, İngiltere'de sürekli olarak kuru havuza çekildi.

Clipper gemiler çağı, kısa olmakla birlikte denizcilik dünyasında önemli birleşmelere ışık tutar. *Clipper* gemilere kadar, teknelerini dünyanın çevresini dolaşan uzun yolculuklara gönderenler esas olarak devletler ya da devlet onaylı tekellerdi –Doğu Hindistan Şirketinin, Hindistan ve Çin ya da Hollanda Doğu Hindistan Şirketinin, Güneydoğu Asya yolculukları gibi. *Clipper* gemiler de (ve balina gemileri) dünyanın çevresini dolaşan yolculuklar yapıyorlardı, ama bunlar özel mülkiyetti. Yeni seyir rehberleri ve aletleri sayesinde, *clipper*'lar hız için kâr getiren her sefere hazırdılar. Aynı dönemin balina gemileriyle birlikte *clipper*'lar denizlerin aslında tek bir dünya olduğunu ve cesur olanların bundan kâr edeceğini gösterdiler.

22 (En iyi malzemelere ve yapım yöntemlerine dayanarak) Londra'nın en yüksek sigorta derecesi on altı yıldı –yani teknenin on altı yıl dayanma ihtimali yüksekti. Bkz. B.C. Whipple, ed., *The Clipper Ships* (Alexandria, VA: Time-Life Books), 143.

23 20. yüzyıla kadar hayatta kalan *clipper* tipi gemiler için Robin Knox-Johnson, *The Twilight of Sail*'deki fotoğraflara bakınız (Londra: Sidgwick & Jackson Ltd., 1978). Avustralya'ya tahıl taşıyan uzun gemilerin sonuncusu için bkz. Eric Newby, *Windjammer: Pictures of Life Before the Mast in the Last Grain Race* (New York: Dutton, 1968).

LUSITANIA

İngiliz Cunard filosunun büyük yolcu gemilerinden biri 1. Dünya Savaşının ortasında, 15 Mayıs 1915 günü öğleden sonra İrlanda sahiline yaklaştı. *Lusitania* o tarihte denizlerdeki en hızlı yolcu gemisiydi, ama yolculuğun İrlanda'nın güney sahili boyundaki son ayağı için hızını on sekiz knota indirdi. 1907'de hizmete girmişti ve iki yüz ikinci tarifeli transatlantik seferindeydi. Doğuya giden yolculuklarda gemi genellikle İrlanda Kanalı'nı gece geçiyor ve sabah Liverpool'a demirliyordu. Ama kaderde bu yoktu. Cork'un otuz beş kilometre güneyindeki Eski Kinsale Burnu diye bilinen kayalık yarımadada bir Alman denizaltısı bekliyordu. Üç ay önce Alman denizaltılarına "nakliye gemilerine, ticaret gemilerine ve savaş gemilerine" saldırma emri verilmişti. İki denizaltı Kuzey İskoçya'dan dönerek, İrlanda sahili açıklarındaki bir mevkie gitmek üzere görevlendirilmişti. Alman komutanlığı daha sonraki haftalarda asker taşıyan büyük gemilerin İrlanda Kanalı'nı geçeceğine inanıyordu.[1]

Düz bir rotada görece yavaş giden ve tam yandan görülebilen *Lusitania* mükemmel, ders kitaplarına uygun bir hedefti. Yolcu gemisine refakat eden bir savaş gemisi yoktu. Denizaltının kaptanı, verilmiş emre uyarak, en iyi konuma hareket etti ve *Lusitania*'ya bir torpido fırlattı. Torpidonun ilk patlamasını hemen ikinci, büyük bir patlama izledi. Devasa gemi çabucak öylesine ciddi biçimde yana yattı ki, mürettebat cankurtaran sandallarının ancak birkaçını indirebildi. Hayatta kalanların birçoğu, kocasıyla birlikte ikinci mevkide seyahat eden Mrs. Jane Lewis'inkine benzer öyküler anlattılar:

> O korkunç ses duyulduğunda, insanlar geminin diğer kesimlerinden yemek salonuna akmaya başladılar. Yere düşüyorlar, başkaları onların üstünden yürüyordu, yapacak bir şey yoktu çünkü gemi yana yatıyordu. Biz şans eseri çıktık çünkü kapıya yakındık, aksi halde asla çıkamazdık. Sonra merdivenlerden aşağı indik, merdivenler yukarı

1 Bkz. Thomas A. Bailey, "The Sinking of the Lusitania," *American Historical Review* 42, no. 1: 54 ve 54n.

gitmek yerine, aşağı gidiyordu [ciddi biçimde yana yatma nedeniyle], ben bunlardan aşağı düştüm. Güverteye çıktık ve orada durduk, bir cankurtaran sandalının yanında duruyorduk, olduğumuz yerde başkası yoktu, ama suda çok insan vardı... Sonunda kurtulduk, beni sandala attılar, çünkü çok çabuk olmamız gerekiyordu. Kürek çekerek gemiden uzaklaştırıldık, suda her yerde insanlar vardı.[2]

Torpidonun *Lusitania*'nın gövdesine çarpmasından on sekiz dakika sonra, baş suya indi, kıç havaya kalktı ve gemi battı. Yakınlardaki balıkçı tekneleri birçok kişiyi kurtardılar, ama geri kalanlar beden ısılarının düşmesinin kurbanı oldular. Sonraki günlerde İrlanda sahiline yüzlerce ceset vurdu. Yetkililer ancak yaşayanları yolcu listesiyle karşılaştırdıktan sonra kaybın çapını kavradılar. *Lusitania*'daki 1959 yolcu ve mürettebattan 1198'i ölmüştü. Bir yüzyıllık tarihsel bir mesafeden bakınca yolcu gemilerinin ne kadar önemli olduklarını ve işgal ettikleri zihinsel ve fiziksel dünyaların ne derece karmaşık ve ilintili olduğunu hayal etmek zordur.

LUSİTANİA HARİKASI

Ne tür bir gemiydi *Lusitania*? O günün standartlarına göre devasaydı: 241 metre uzunluğunda, 26,5 metre genişliğindeydi ve 31.500 gros tonluktu. Eğer gemi New York'ta kaldırımın üstüne dikine konabilseydi, o tarihte dünyanın en yüksek gökdeleni olan Singer binasından 46 metre daha yüksek olacaktı. Yapıldığı sırada tüm dünya basını *Lusitania*'yı modern çağın bir mucizesi, insanın en gelişmiş mühendislik başarısı olarak övüyordu. Denize indirildiği sırada Cunard Hatlarının yönetim kurulu başkanı gemiyi "şimdiye kadar suya indirilen en büyük tekne," olarak niteliyordu; "Uzunluk, genişlik ve kapasite açısından tasarlanmış tüm diğer gemileri aşmaktadır, motor gücü ise onu Atlas Okyanusu'nun öteki yakasına, bir torpido muhribi dışında hiç ulaşılamamış bir hızda gönderecek düzeydedir."[3] Dört çok büyük bacası *Lusitania*'nın güçlü ve hızlı görünmesini sağlıyordu.

2 Neil McCart, *Atlantic Liners of the Cunard Line: From 1884 to the Present Day*'den naklen (Wellingborough, BK: Patrick Stephens Ltd., 190), 66.

3 Age, 57'den naklen. *Lusitania*'da olan kişilerin birçok diğer öyküsü için bkz. Sean Molony, *Lusitania: An Irish Tragedy* (Douglas Village, Cork, İrlanda: Mercier Press, 2004).

Kamaraların, süitlerin, yemek odalarının, jimnastik odasının, buhar odasının, kütüphanenin, salonların ve dükkânların tamamlanmasından sonra *Lusitania* 552 birinci mevki, 460 ikinci mevki ve 1186 üçüncü mevki yolcusu için hazırdı. Birinci mevki ücreti tek yön için 400 dolar (bugünün parasıyla 9500 dolar) gibi hatırı sayılır bir tutardı. İş sahipleri ve zenginler geminin tepesindeki filika güvertesinde muhteşem kamaralarda kalıyorlardı. Oturma salonlarında nadide ahşaplar, mermerler ve vitraylar göze çarpıyordu. Atlas Okyanusu'nu geçen aileler, Avrupa'ya giden öğrenciler ve satıcılar çoğu kez, beş alt güvertenin arka yarısından oluşan ikinci mevkide yolculuk yaparlardı. Buranın 260 kişilik yemek salonunda beyaz sütunlar, yükseltilmiş yuvarlak bir tavan ve maun bir büfe vardı. Oturma odası gül rengi halılar ve atlasağacından mobilyalarla döşenmişti. Üçüncü mevki (muhtemelen yolcu başına elli dolar) o dönem gemileri için tipik olan büyük yatakhanelerden değil, küçük kamaralardan oluşuyordu; burada kadınlar için bir oturma salonu, erkek sigara içme odası ve bir miktar üstü örtülü güverte alanı vardı. Basın *Lusitania*'yı denizlerdeki en zarif ve gelişmiş yolcu vapuru olarak övmüştü.

Lusitania ambarlarında kargo da taşıyordu. Son yolculuğunun tipik kargo listesi şunları da içeriyordu: 90.718 kilo pirinç levha, 5.335 kilo bakır, Boston'dan birkaç parça makine, 98.500 kilo peynir, 155.249 kilo sığır eti, 19.577 kilo domuz yağı, 83.933 kilo domuz pastırması ve birkaç otomobil.[4]

Her biri 4,88 metre çapında ve on altı ton ağırlığındaki tunçtan dört pervaneye güç, dört ayrı kazan odasındaki yirmi beş devasa kazanla sağlanıyordu. Gemi normalde (bir haftalık istime yetecek) 3.175 kilo kömür taşıyordu; kömür gemiye kömür mavnalarından kol gücüyle yükleniyordu. Tekne normal yirmi üç knotluk hızıyla seyrettiğinde günde 363 ile 454 kilo arasında kömür tüketiyordu. Son yolculuğunda toplam 104 kömürcü, üç vardiyada, kömürü kürekle ocaklara atan 138 ateşçiye kömür hazırlamıştı.[5]

4 A.A. Hoehling ve Mary Hoehling, *The Last Voyage of the Lusitania* (New Yrok: Henry Holt, 1956), 27.
5 Lusitania'nın son yolculuğundaki yolcularının ve mürettebatının ayrıntıları için bkz. http://www.rmsLusitania.info/people. Son yolculukta iktisat yapma amacıyla personel sayısı biraz eksikti ve Lusitania'nın kazanlarından dördü soğuktu. Bu nedenle, normal bir geçişte üç yüz kişi civarında olacak ateşçi sayısı azalmıştı.

19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, gemi yapım toplumu artık yelkenlilerin sınırlarını fark etmişti. Yelkenliler rüzgâra tabiydiler ve öngörülebilir, tarifeli seferler yapma kapasiteleri yoktu. Ticari gemicilikte ambardaki değerli kargoya odaklanılmıştı. Yolcular için kalacak yer ve yiyecek belki yeterliydi, ama kamaralar çok küçüktü ve hiçbir zaman zarif değildi. Büyük tayfa grupları yelkenleri indirip, kaldırdığı için güverte kalabalık ve hareketliydi.[6]

Avrupa ile ABD arasında Atlas Okyanusu'nda tarifeli seferler ihtiyacının ortaya çıkması, uskur pervane ve demir gövde gibi yenilikleri ve deneyleri tetikledi. 1850'de az sayıdaki demir gövdeli, pervane tahrikli gemi artık okyanusta buhar tahrikiyle yolculuğun pratikliğini kanıtlamıştı. Bunu izleyen birkaç on yıl boyunca buhar tahrikli gemiler giderek ahşap yelkenlilere daha az benzediler. Direkler küçüldü ve 1880'lere gelindiğinde buharlı gemilerde yelken kullanımı büyük ölçüde sona ermişti. Artık yelkenlerin baskısına dayanmaları gerekmediğinden, gövdelerin biçimi değişti. 1870'lerde buharlı gemi yapımındaki yeni deneyler arasında çift cidarlı tekne, su geçmez bölmeler ve iyileştirilmiş pervaneler vardı. Son derece sıcak buharı bir piston takımını tahrik için kullanan ve buharı doğrudan düşük basınçlı genişleme için diğer bir piston takımına boşaltan çift genişlemeli motorun icadıyla, verimlilik artırıldı. Mürettebatın çoğu makine odalarında çalışıyordu ve yelkenli gemilere göre çok daha az ortalıkta görünüyordu. 1880'lerde bu yenilikleri destekleyen ve transatlantik seferlerde en büyük, en hızlı ve en lüks gemileri inşa eden ülke İngiltere'ydi.

Buharlı tahrik ve demir gövde, gemilerin esas olarak yolculara göre yeniden tasarlanmasını mümkün kıldı. Atlas Okyanusu'nun kuzeyine sefer yapmak için tasarlanmış gemiler, mümkün olan her biçimde yolcuları dışardaki soğuk, sert, sisli ve gri dünyadan uzak tutmaya çalışıyorlardı. Bütün faa-

6 Buharlı ırmak gemilerine başarıyla dönüşüm daha erken ve daha hızlı olmuştu. On Üçüncü Bölümden buhar gücünden önce kargo ve yolcuları ırmak yukarı götürmenin tek yolunun tekneyi çekmek olduğunu anımsayın –bu acımasız, yavaş ve pahalı bir süreçti. Kılavuzların sığlıklardan kaçınma ya da tekneyi ırmağın daha hızlı kanallarına geçirme olanakları çok sınırlı olduğundan, ırmak aşağı nakliyat da aynı derecede ilkeldi. Buna karşın yelkenli gemiler aştıkları denizlere çok uygundular. Mevsimsel rüzgâr örüntüleri konusunda uzun tecrübelerden ve tasarım ve navigasyon aletlerinde aynı derecede uzun bir teknolojik iyileştirme geçmişinden yararlanıyorlardı. Buhar gücünün ırmak ulaşımında köklü değişimlere yol açtığı on yıllarda (1830-1850), tersaneler insanlık tarihinin en hızlı, en gelişmiş yelkenlilerini üretiyorlardı.

liyet içerdeydi. Amaçlanan lüks, çekici ve insanda güvenlik duygusu yaratan bir iç mekândı. Jimnastik salonu ile buhar odası, tercih edilen egzersiz yerleriydi. Bu gemilerde, hava uygun bile olsa, güvertede yürüyecek pek yer yoktu.

1880'lerden sonra transatlantik yolcu gemilerinde iç tasarım Avrupa tarihinde, Roma'dan başlayarak değişik zarif dönemleri ve yerleri yansıttı. Bazı gemilerde önemli salonlarda Roma başlıklı sütunlar, dans eden nimfalar içeren frizler ve tanrıların ve tanrıçaların rölyefleri vardı. Bazılarında ise iç mekânlarda 18. yüzyıl Fransız sarayı için tipik olan ipek duvar halıları, beyaz bezemeler ve kakmalı mobilyalar öne çıkıyordu. İngiliz Tudor malikanelerinin oymalı ahşap kaplamalarına ya da Londra kulüplerinin av sahnesi resimleri ile püsküllü deri mobilyalarına çağrışım yapanlar da vardı. Banyolarda ve egzersiz odalarında Mağribi iç dekorasyonlar bile görülüyordu.[7]

Zarif birinci mevki kamaraların ve salonların altında, esas olarak iş için seyahat edenlerin ve Avrupa turuna çıkan ailelerin kaldığı ikinci mevki vardı. Bu güvertelerde birinci mevki salonlarının kaliteli ahşap ve mermerleri yoktu, ama Fransız kulüp tasarımlarının daha basit bir biçiminde döşenmişlerdi. Her kamaranın minicik bir banyosu vardı.

İkinci mevki kamaralarının altında Yeni Dünya'ya giden göçmenler seyahat ediyordu. Transatlantik yolcu gemileri Avrupa'nın her yerine astırdıkları afişlerle Amerika ya da Kanada'daki fırsatların aktif reklamını yapıyor ve uzak Avrupa kentlerinde göçmenlerin "kasara altı" yolculuk bileti alması için bürolar açıyorlardı.

"Kasara altı" teriminin uzun bir geçmişi vardır; bununla geminin kıç tarafının derinliklerinde, dümene yakın ve yolcular için bir gemideki en ucuz yer kastedilmektedir. *Lusitania* döneminde kasara altı yolculuk, birinci ve ikinci mevkilere göre ucuzdu (kasara altı yolculuk ücreti ortalama 30 dolardı; 25 dolar ile 50 dolar arasında değişiyordu –yani bugünkü fiyatlarla 596 ile 1193 dolar arasında), ama koşullar genelde berbat, *Lusitania*'dakilerden çok daha kötüydü.[8] 1909'da ABD Göçmen Komisyonu

7 Bu iç mekânların çoğunun fotoğrafları için bkz. William H. Miller Jr., *The First Great Ocean Liners in Photographs* (New York: Dover Publications, 1984), 1-71.

8 Yakın tarihli bir kitap göçmen yolcuların transatlantik gemi şirketleri için ne denli önemli olduklarının derinlemesine bir analizini sunmaktadır. Bkz. Drew Keeling, *The Business of Transatlantic Migration between Europe and the United States, 1900-1914* (Zürih: Chronos, 2012). Kasara altı yolculuğun fiyatı ek 7'de tartışılmaktadır, 298-299.

kadın ve erkek bazı ajanlarına yoksul göçmen kılığına girerek, göçmen taşıyan on iki ana transatlantik nakliyecinin tümündeki kasara altı koşullarını belgeleme talimatı verdi. Ajanların bulgularının bir bölümü şöyleydi:

> Genelde yolcu üşümemek için hemen hemen tüm giysileriyle yatmak zorundadır. Yedi ile on yedi gün arası süren yolculukta kamarotlar ranzalarla hiç ilgilenmemektedir. 1.83 metre uzunluğunda, 61 santim genişliğinde olan ve üstünde 76 santimlik bir alan olan ranza, kasara altı yolcusunun kesinlikle hak iddia edebileceği tek yerdir. Yolcunun büyük ölçüde kendisini 0,85 metre küplük bu alanla sınırlaması gerekmektedir. El bagajı için bir yer ayrılmamıştır. Fiilen hemen her yolcunun bir çantası ya da çıkını olduğundan, bunlar ranzada tutulmalıdır... Kasara altındakilerin ulaşabileceği açık güverte çok sınırlıdır ve yapımda düzenli, ayrılabilir yemek odaları düşünülmemiştir... Bu çok sınırlı alana ve kirlilik ile kokuya, yetersiz havalandırma olanakları eklendiğinde, sonuç neredeyse tahammül edilmezdir. Lavaboların sayısı her zaman çok azdır ve bunların yerleştirildiği oda, lavabo sayısı kadar insanı ancak sıkış tıkış alacak kadar küçüktür. Bu tür yolculukta kire karşı temin edilmiş tek şey soğuk tuzlu sudur, çünkü bazen bütün bir yıkanma bölümünde tek bir batarya sıcak su vardır. [9]

Kadın ajanlar özellikle de tayfaların göçmen kadınlara kötü gözle bakmalarından, taciz etmelerinden ve tecavüzlerinden dehşete düşmüşlerdi.

> Üst bir ranzadan bir şey almak, oraya bir şey koymak ya da ranzayı düzenlemek için, bir alttaki ranzanın çerçevesine basmak gerekiyordu. Kadınlar sık sık böyle, sırtları koridora dönük olarak durmak zorundaydılar. Tayfalar bu durumdaki bir kadının yanından hiçbir zaman ona bir tokat atmadan geçmiyorlardı –baş kamarot bile. Eğer bir kadın giyiniyorsa, her zaman durup onu seyrediyor ve sık sık kadına vuruyor ve onu elliyorlardı...

9 Altmış Birinci Toplantı, Üçüncü Oturum, Senato, Göç Komisyonunun Raporları, "Steerage," Belge no. 753 (Washington, DC: Government Printing Office, 1911), 7.

> Bir gece şiddetli bir soğuk algınlığıyla erken yattığımda, kasaranın baş kamarotu bizim kompartımana girdi, ama beni fark etmeden, odadaki tek kişi sandığı Polonyalı bir kıza yanaştı. Kız Lehçe konuşarak, "Başım ağrıyor, lütfen git, beni yalnız bırak," dedi. Ama adam orada öylece durdu ve çok geçmeden kıza hoş görülemez davranışlarda bulunmaya başladı. Deniz tutmasından zayıf düşmüş olan kız, elinden geldiğince kendini savunmaya çalıştı, ama kısa süre sonra adamın kollarından kurtulmaya çalışıyordu. Tam o sırada diğer yolcular içeri girdiler, adam da kızı bıraktı.[10]

İnanılmaz boyutlara ulaşan göçmen sayısı, transatlantik yolcu gemileri için büyük, düzenli ve kârlı bir insan kargosu sağlıyordu. 1900 ile savaşın patlak verdiği 1914 arasında, on iki buçuk milyon göçmen giderek sıkıntıların arttığı Avrupa'yı terk edip, Kanada, ABD ve Güney Amerika'ya gitti. Yolcu gemileri başka yükler de taşıyorlardı, ama en değerli kargo her zaman insandı.

Devlet Desteği ve Ulusal Rekabetler

Tarifeli buhar gemileriyle transatlantik seferler çağı 1840'ta başladı. Ama tarifeli okyanus yolculuklarının daha başından itibaren, yolcu gemilerinin kâr etmek için devlet desteğine ihtiyaçları vardı.

British and North American Royal Mail Steam-Packet Company'nin [İngiltere ve Kuzey Amerika Kraliyet Buharlı Posta Şirketi] kurucusu Samuel Cunard, İngiltere'ye sadık bir aileden geliyordu. Marangoz ustası olan babası Amerika'dan devrimden önce ayrılmış, Nova Scotia'da Halifax'a [Kanada'da] yerleşmiş ve tersanelerde iş bulmuştu. Ancak Samuel Cunard Amerika ile bağlarını geliştirdi ve gemi simsarcısı olarak bir süre Boston'da yaşadı. Ailenin şirketi A. Cunard and Sons, Halifax doklarından Chatham (Miramichi), New Brunswick'e yayıldı ve balık ve kereste ticaretiyle büyüdü. Samuel gemiler satın aldı ve Doğu Hindistan Şirketi çayının dağıtım tekeli ve Halifax ile Boston arasında posta taşımacılığı gibi, kolonyal Kanada'dan resmi ihaleler aldı. Postayı buharlı gemiyle taşımak, Cunard gibi ileri

10 Age, 21.

görüşlü bir denizcilik girişimcisi için doğal bir adımdı.[11] Cunard 1878'e kadar şirketin başında bizzat bulunacaktı; onun birincil tutkusu hız ya da zenginlik değil, güvenlikti.

1890'larda yolcu gemileri artık bir ulusal gurur ve rekabet konusu olmuştu. "Yolcu gemisi yarışı" 1889'da, Alman Kayseri II. Wilhelm'in, İngiliz donanma gemilerini teftişi sırasında White Star Hatlarının *Teutonic* gemisini ziyaretiyle başladı. Kayser teftişten bu tür gemilerin ülkesinin mühendislik ve metalurjideki uzmanlığını ve endüstriyel gücünü dünyaya göstermenin önemli bir aracı oldukları inancıyla döndü. Sekiz yıl sonra bir Alman gemicilik şirketi, doğrudan devlet finansmanıyla 14.300 tonluk *Kaiser Wilhelm der Grosse*'yi denize indirdi. Gemi 200 metre uzunluğunda, 20 metre enindeydi, toplam 1970 yolcu taşıyordu ve resmen denizlerdeki en büyük ve en hızlı buharlı gemi olduğu kabul edilmişti. İlk yolculuğu Bremerhaven, Southampton ve New York'ta binlerce kişiden oluşan kalabalıklarca izlendi.[12] Almanya daha sonraki dokuz yılda buna benzer altı yolcu gemisi üreterek, İngiltere'nin transatlantik gemiciliği işi ve daha da önemlisi dünyanın egemen deniz gücü olarak imajı için ciddi bir tehlike oluşturdu.[13]

Diğer hatların ve varış yerlerinin, transatlantik seferleriyle özdeşleşen yoğun ulusal dikkate ve ulusal gurura yol açmadığını kaydetmekte yarar vardır. Örneğin İngilizlerin ünlü Pacific & Orient Hatları, Cunard'a çok benzer biçimde 19. yüzyılın ortalarında kurulmuş, posta taşımak üzere devlet desteği almıştı. Yolcuların birçoğu Hindistan, Singapur ve Avustralya'daki sömürgelerde göreve giden askerler, misyonerler ve idareciler olduğundan, devlet ayrıca bunların yol parasını da ödüyordu. P&O ilk günlerinden itibaren buharlı gemiler çalıştırdı; ayrıca Bombay'den Çin'e afyon ve Çin'den İngiltere'ye çay nakliyatı gibi kargo taşımacılığıyla da ciddi kârlar elde etti. Gene de İngiliz hükümeti 1867'de posta sözleşmelerini fethettiğinde şirket iflasa sürüklenmek üzereydi, ancak hükümet bu kararı geri aldı. 19. yüzyılın son on yıllarında P&o çift cidarlı gövde ve çoklu pervane gibi en son teknolojik gelişmelerle donatılmış yeni yolcu gemileri inşa

11 Francis E. Hyde, *Cunard and the North Atlantic: 1840-1973* (Londra: Macmillan, 1973), 1-3.

12 Bkz. Miller, *First Great Ocean Liners*, 1-4.

13 Alman gemilerinin boyutları sürekli artarak, *Kaiser Wilhelm*'in 14.200 tonundan, 1906'da denize indirilen *Kronprinzessin Cecilie*'nin 19.360 tonuna çıktı.

etti. Şirketin birinci mevki kamaraları ve ortak alanları çok lükstü.[14] Ancak P&O yolcu gemileri (altı bin tonla) yeni transatlantik gemilerin neredeyse yarı boyutundaydı ve kamuoyunun dikkatini çekmiyordu. Bu gemiler Almanya'da rekabet hissini uyandırmadıkları gibi, Alman basınında rakip gemiler inşa etme talebi de yaratmadılar.

İngiliz hükümetinin Almanların 1890'lardaki inşa programına tepkisi, başlıca İngiliz transatlantik yolcu hatları sahibi olan Cunard ile daha büyük, daha hızlı ve daha lüks yolcu gemileri yapımı için görüşmelere başlamak oldu.[15] 1904'te bir anlaşmaya varıldı. Cunard Alman rakiplerinkinden daha hızlı, daha büyük ve daha lüks iki süper yolcu gemisi inşa edecekti. Devlet her iki tekneye de ciddi destekte bulunacaktı; ilk olarak Cunard'a o dönemin cari ticari faiz oranının yarısı olan yüzde 3 faizle 2,6 milyon sterlin borç verilecekti. İkinci destek her iki teknenin de "savaşa hazır" tutulması için yılda 150.000 sterlin verilmesiydi. Hükümet, üçüncü olarak da, kraliyet postasının taşınması için yıllık 68.000 sterlinlik bir garanti veriyordu.[16] Buna karşılık gerek *Lusitania*, gerekse kardeş gemisi *Mauritania* –biraz daha kalın bir gövde, daha kuvvetli bölme duvarları, daha güçlü motorlar ve su kesiminin altında sevk gücü makineleri de dahil olmak üzere– askeri standartlara uygun inşa edilecekti. Amaç, gerektiğinde gemilerin hızla birlik nakline ya da denizaltı kovalayıp, batırmaya uygun hale getirilebilmesiydi. [17] Kuşkusuz Almanya bu askeri teknik özellikleri biliyordu ve çağdaş Alman yolcu gemileri de silahlı kruvazörlere dönüştürülebilecek biçimde yapılmıştı.

On yıl sonra, I. Dünya Savaşı sırasında, büyük yolcu gemilerinin savaşa ne kadar uygunsuz oldukları ortaya çıktı. Yolcu gemilerinin güverte düzenlemesi büyük toplar konulmasına elverişli değildi. Bu nedenle yolcu gemileri, bırakalım bir savaş gemisini, bir destroyere göre bile daha az silah

14 P&O Hatlarının tarihinin yararlı bir özeti için: http://www.poheritage.com/our-history/timeline.

15 Onun rakip transatlantik hattı White Star Lines kısa süre önce J.P. Morgan ve bir Amerikan yatırımcıları ortaklığı tarafından satın alınmıştı, ama şirket İngiliz bayrağını dalgalandırmayı sürdürdü.

16 Thomas A. Bailey ve Paul Ryan, *The Lusitania Disaster: An Episode in Modern Warfare and Diplomacy* (New York: Free Press, 1975), 5.

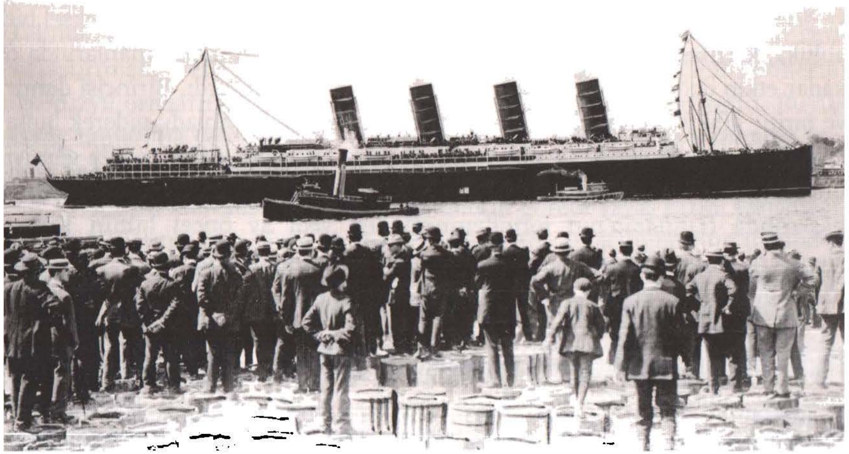
17 *Lusitania*'nın 1915'te batırıldığı tarihte, yapıma sağlanan sübvansiyon nedeniyle donanma komutanlığı hâlâ geminin yarısından fazlasının sahibiydi. *Lusitania* çok sayıdaki resmi belgede de bir donanma gemisi olarak listelenmişti. Bkz. Bailey ve Ryan, *Lusitania Disaster*, 6.

taşıyorlardı. 1914'te dönüştürülen yolcu gemisi *Carmania*, dönüştürülmüş Alman yolcu gemisi *Cap Trafalgar* ile Brezilya sahillerinde çatıştı. Savaş sırasında iki gemi birbirlerinin birkaç yüz metre yakınına geldi ve doksan dakika boyunca ellerindeki tüm silahları ateşlediler. *Carmania* yetmiş üç isabet almasına rağmen günün kazananı oldu ve *Cap Trafalgar*'ı batırdı. Ancak *Carmania* da ciddi hasar gördü, kaptan köprüsünü kaybetti ve su kesiminin altında bir delik açıldı.

Belki de en başarılı dönüştürülen gemi, hızlı bir Alman yolcu gemisi olan *Kronprinz Wilhelm*'di. Savaş 1914'te başladığında gemi seri ateş eden 88 milimetrelik iki top, bir makineli tüfek ve otuz altı tüfekle donatıldı. Gemi Güney Amerika sahili açıklarında –hem yasaklı malzemelere el koymak, hem de kendi bitip tükenmez kömür ihtiyacı için– silahsız düşman yük gemilerinin yolunu kesiyordu. Büyük yolcu gemisi genellikle sadece boyutlarıyla yük gemilerini ürkütüyor, onlara rampa ediyor, mürettebat ile malları boşaltıyor, sonra da gemiyi dinamitliyordu. *Kronprinz Wilhelm* on üç yük gemisini batırdı. 1915 Nisan'ında kömür stoklarının azalması ve yaygın beslenme yetersizliği gemiyi sonunda Newport News, Virginia'ya yanaşmaya zorladı; gemi ve mürettebatı savaşın geri kalan kısmında burada alıkonuldu.

Lusitania'nın 1907'de, kardeş gemisi *Mauritania*'nın da bir yıl sonra denize indirilmesi büyük halk etkinliklerine dönüştü. Binlerce ve binlerce kişi denize indirilmeden önce her iki gemiyi de gezdi. Gerek ülkedeki, gerekse yurtdışındaki gazeteler gemilerin büyüklüklerinin, hızlarının ve zarafetlerinin her ayrıntısını heyecan dolu ifadelerle anlattılar ve gemilerin çok sayıda fotoğrafı çekildi. *Lusitania*'nın hizmette olduğu yedi yıl boyunca, basın gemideki önemli kişileri her zaman duyurdu.

İngiliz-Alman süper yolcu gemisi rekabeti döneminde, iki ülke daha pahalı ve daha öldürücü bir savaş gemisi rekabetini de hızlandırdı. 1880'lerde İngiliz donanma stratejisi Almanya değil, Fransa ve Rusya'ya odaklanmıştı. İngiltere, gövdesi daha kalın olan ve 30,5 santim çapında toplardan oluşan merkezi bir bataryaya sahip, sekiz büyük savaş gemisini denize indirdi. İngiltere bu filonun iki rakip devletin birleşik gücünden daha kuvvetli olmasını amaçlıyordu. Buna Fransa ve Rusya gibi, ABD, Japonya ve İtalya da yeni savaş gemileriyle yanıt verdiler. Ancak Almanya



Resim 29. *Lusitania* ilk yolculuğunda, New York Limanı'nda, 1907. Library of Congress, Baskı ve Çizim Bölümü

kısa sürede denizlerin hâkimiyetinde İngiltere'nin baş rakibi haline geldi. 1898'de Almanya otuz sekiz yeni savaş gemisi siparişi vermişti. 1906'da, *Lusitania* ile aynı yıl denize indirilen İngiliz savaş gemisi *Dreadnought* daha ağır bir zırh ve daha güçlü türbinli motorlar gibi özelliklere sahipti ve başlıca silahı olan tarete oturtulmuş büyük çaplı topların etkinliğini kanıtlamıştı. *Dreadnought*, Almanya ve bu kez aralarında Avusturya, Türkiye, hatta Brezilya ve Arjantin'in de bulunduğu diğer rakip ülkeler arasında yeni bir savaş gemisi inşa raundu başlattı.[18]

Savaş ve Abluka

1914 Temmuz'unda büyük savaşın başlamasıyla, İngiltere büyük donanmasını Alman gemilerini ablukaya almak üzere harekete geçirdi.

18 Savaş gemisi silah yarışının öyküsü ve I. Dünya Savaşında savaş gemilerinin rolü birçok kez, çoğu zaman da başlıca taraflardan birinin ya da diğerinin bakış açısından anlatılmıştır. Daha dengeli dünya çapında bir perspektif için: Paul Halpern, *A Naval History of World War I* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2012). Ayrıca bkz. Tim Benbow, *History of World War I: Naval Warfare, 1914-1918* (Newbury, BK: Amber, 2008). Deniz teknolojisinin I. Dünya Savaşı sırasında ne kadar hızlı geliştiği hakkında fikir edinmek için bkz. Norman Friedman, *Naval Weapons of World War One: Guns, Torpedoes, Mines, and ASW Weapons of All Nations; An Illusrated Directory* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2011).

Geleneksel abluka (sahilin hemen açığında) Atlas Okyanusu'nda iyi işliyordu ve düzinelerce Alman gemisini New York Limanı'nda kıstırdı. Geleneksel bir abluka, karmaşık sahil hattı ve sık inen sis nedeniyle Alman limanlarında o kadar etkin değildi. İngiltere ablukayı üç biçimde sıkılaştırdı. Birincisi demir ve pirinç gibi yasaklı malzemelerin uzun bir listesini yayınladı; giderek buna temel gıda maddelerini de ekleyerek, tarafsız ülkelerden çok sayıda gemiyi durdurup, başka yöne göndermesini haklı gösterdi. İkincisi, 1914 Kasım'ı başlarında (*Lusitania*'nın torpillenmesinden yedi ay önce) bütün Kuzey Denizi'ni savaş bölgesi ilan etti. Burada gerek donanmaya ait, gerekse sivil tüm Alman gemileriyle çatışma hakkı kadar, tarafsız ülkelerin tüm gemilerini de durdurma, tekneye çıkma, yasaklı malzemelere el koyma ve gemiyi bir İngiliz limanına çekme hakkı da olduğunu öne sürdü. Pratikte İngiliz donanmasının yalnızca Kuzey Denizi'nin tıkama mevzilerinde, yani Manş Denizi ile İskoçya'nın kuzeyindeki geçitte devriye gezmesi yeterliydi. Almanya buna üç ay sonra, Büyük Britanya çevresindeki bütün denizleri savaş bölgesi ilan ederek karşılık verdi; bu sulardaki donanmaya ait ya da sivil, bütün İngiliz gemilerine saldırılacaktı. Tarafsız gemiler aranabilecekti. Başkan Wilson bir ay sonra sert bir açıklamayla, Büyük Britanya çevresinde savaş alanı ilan edilen denizlerde Amerikan yurttaşlarının Alman saldırıları sonucu yaralanması ya da öldürülmesi halinde Almanya'nın bundan "kesinlikle sorumlu" tutulacağını duyurdu, ama Amerika'nın tepkisinin ne olabileceğini belirtmedi.

Alman donanmasının Büyük Britanya'nın tüm sahillerini ablukaya alma kapasitesi olmadığı, İngiliz donanmasıyla doğrudan rekabete ise hiç giremeyeceği dikkate alındığında, Almanya'nın bu açıklaması anlamsız gözükebilir. Ama Almanya'nın yeni ilan edilen savaş bölgesine gönderebileceği bir silahı vardı: denizaltılar.

Konvansiyonlar ve Savaşın Gerçekleri

Lusitania'nın batmasından önceki aylarda gerek Almanya, gerekse Büyük Britanya savaş bölgesine, ablukalara, tarafsız gemiciliğe, bir düşman gemisine çıkmaya ve el koymaya ilişkin protokollere, tarafsız yolcuların haklarına, silahsız gemilere ve yasaklı kalemlere ilişkin yerleşmiş ilkelere hiç özen göstermediler. Belki de bu durum kaçınılmazdı. Bu konvansi-

yonların birçoğu onlarca yıl öncesine aitti ve yelkenli gemilerle ilgiliydi. Teknolojideki hızlı ilerlemeler konvansiyonların bazılarını artık anlamsızlaştırmıştı. Örneğin beş kilometrelik bir abluka sınırı, sahil kentlerini 19. yüzyıl ortalarında deniz toplarının menzili dışında bırakıyordu. Büyük savaş zamanına gelindiğinde, deniz topları artık sahilden 25 kilometre ötedeki hedefleri vurabiliyordu.

Birçok konvansiyon yelkenli gemilerin görece yavaş hızını yansıtıyordu. Bir donanma gemisinin bir tekneyi durdurma amacını burnun üstünden ateş ederek, bayrakla, hatta seslenerek duyurması gerekiyordu. Eğer gemi kaçmaya teşebbüs ederse, ateş edilerek batırılabilirdi. Eğer gemi durursa, o zaman donanma gemisinden bir subay ve tayfalar gemiye binip inceleme yapar, kaçak malları tespit edip el koyar ve düşman ülke yurttaşları ile tarafsız ülke yurttaşlarını birbirinden ayırırdı. Düşman ülke yurttaşları tutuklanır ve kaçak mallarla birlikte tekneden çıkarılırdı. Tarafsız olduğu düşünülen bir gemiye bundan sonra yolculuğuna devam etme izni verilirdi.[19] Düşman gemisi ise donanmanın ülkesinin ya da onun müttefiklerinin bir limanına çekilirdi.

Aslında Almanya savaşın başlarında bu konvansiyonların birçoğuna uymaya çalıştı. Bir Alman denizaltısı tarafından batırılan ilk gemi, İskoçya'dan Norveç'e gitmekte olan 866 tonluk İngiliz yük gemisi *Gitra*'ydı. Denizaltı yüzeye çıkmış, yük gemisine uyarıda bulunmuş, mürettebatın cankurtaran sandallarını indirip, bunlara binmeleri için zaman tanımış, sandalları Norveç sahili yakınlarına çekmiş, daha sonra *Gitra*'ya dönmüş, vanalarını açarak gemiyi batırmıştı.

İngilizler Kuzey Denizi'ndeki denizaltıların farkındaydılar, ama donanma uzmanlarının çoğu bunları bir tehlike olarak görmüyordu. Almanya'nın yalnızca otuz kadar denizaltısı vardı. Herhangi bir zamanda bunların üçte biri saptanan konumlara gitmek üzereydi, üçte biri üsse geri dönüyordu ve yalnızca dokuz ya da onu İngiliz gemilerinin peşindeydi. Ancak 1914 Eylül'ünde tek bir Alman denizaltısı her biri on iki bin tonluk, üç büyük İngiliz savaş gemisini batırarak, bu gemilerin ölümcül güçlerini kanıtladı.[20]

19 *Lusitania*'nın batırılmasından yalnızca birkaç hafta önce ve aynı bölgede Amerikan bayrağı çekmiş bir gemi durdurulmuş, ama onu durduran denizaltı ateş açmamıştı. Doğal olarak Amerika tümüyle yasadışı olan ve bütün Amerikan gemiciliğini riske sokan bu davranışa çok kızmıştı.
20 Patrick O'Sullivan, *Lusitania: Unraveling the Mysteries* (Wilton, İrlanda: Collins Press), 62.

1915 Şubat ayı sonlarında denizaltı savaşında el koymaya ait formaliteler gitgide daha az düşünülür olmuştu. Alman denizaltıları toplam otuz iki bin tonluk, on İngiliz gemisini batırmıştı. Saldırıların yaklaşık yarısında denizaltı yüzeye çıkmış ve el koyma formalitelerini uygulamıştı. İngiliz bakış açısından mart ayı çok daha kötüydü. Denizaltılar toplam altmış tonun üstünde, yirmi gemiyi batırdılar; bunların çok azına önceden uyarıda bulunulmuştu. Donanma Komutanlığı, Büyük Britanya sahilleri açıklarında mayın ve denizaltı aramak üzere İngiliz ticari balıkçılık filosunun büyük kısmına el koydu. Bu taktikler belli bir başarı sağladı. Nisandaki kayıplar toplam yirmi iki bin tonluk, on bir gemiye indi. Alman denizaltıları trol gemilerinin devriyelerine göre kendilerini ayarladılar. Mayısta Alman denizaltıları toplam seksen dört bin tonluk, on dokuz gemi batırdılar; buna *Lusitania*'nın otuz bir bin tonu da dahildi ve saldırıların hemen hemen hiçbirinde önceden uyarı yapılmamıştı.[21] Almanya'nın denizaltı filosunu kısa sürede 115 denizaltıya çıkardığını da kaydetmemiz gerekir.[22] Savaşın daha sonraki yıllarında denizaltılar her ay yarım milyon tonluk itilaf devleti gemisi batıracaklardı; bu savaşın birinci yılının tümünde batırılan tonilatodan fazlaydı.

Yolcu Gemileri ve Denizaltılar

Savaşın başlarında deniz komutanlığı hızlı İngiliz yolcu gemilerinin, yavaş denizaltılardan kaçabileceğini varsayıyordu. Her iki taraf da bir denizaltı ile bir yolcu gemisi karşı karşıya geldiğinde, önceden uyarı ihtimalinin özellikle az olacağını biliyordu. Eğer bir denizaltı varlığını ve niyetini duyurmak üzere yüzeye çıkarsa, gemideki bir çift 102 ya da 152 milimetre çapındaki top bile onun için tehlikeli olacaktı.[23] Ayrıca denizaltının yolcu

21 I. Dünya Savaşının ilk yıllarında batırılan İngiliz gemilerinin aylar itibariyle tam bir listesi şu adreste mevcuttur: http://www.naval-history.net/WW1LossesBrMS1914-16.htm.

22 O'Sullivan, *Lusitania*, 68. 1917'ye gelindiğinde denizaltıların faaliyet alanı büyük ölçüde genişlemişti. Bunlardan bazıları Güney Amerika açıklarında faaliyet gösterirken, bazıları da Büyük Okyanus'a girmişti.

23 Almanların silahlı ticaret gemileri konusundaki kaygısı boşuna değildi. *Lusitania*'nın batırılmasından sonraki aylarda donanma komutanlığı büyük bir gizlilik içinde sıradan şilepler aldı, bunların adını değiştirdi, belki kimliklerini belirsizleştirmek için bir baca ekledi, bunlara tarafsız ülke bayrakları çekti ve içlerine gizlenmiş toplar yerleştirdi. Bu dönüşümün meydana geldiği Queenstown'dan adlarını alan Q-gemileri ele geçirmek amacıyla denizaltıları yüzeye çekiyor, beyaz bir bayrak çekiyor, sahte cankurta-

gemisinin silahlı olup, olmadığını bilmesi mümkün değildi. Örneğin *Carmania* gibi bazı başka İngiliz yolcu gemileri gerçekten de dönüştürülmüş ve silahlanmıştı. *Lusitania*'nın, denizaltı batıran bir kruvazör olarak silahlandırılmamasının tek nedeni, deniz komutanlığının geminin uzun mesafe devriyeleri için çok fazla kömür kullandığına karar vermesiydi. Geminin New York ile Londra-Southampton arasındaki düzenli seferinde, İngiltere'ye temel ikmal malzemeleri ve insan taşıması çok daha yararlıydı.[24] Hiç silahsız bile olsa, birkaç yüz kişilik mürettebata sahip devasa bir yolcu gemisinin, bir denizaltının belki otuz beş kişilik mürettebatının yarısının tekneye çıkmasına ve gemiye el koymasına olaysız biçimde razı olacağını, üstelik denizaltı mürettebatının bir şekilde bu yolcu gemisini (zaten İngiliz donanmasının ablukası altında olan) bir Alman limanına çekeceğini hayal etmek güçtür. Gerek İngiltere, gerekse Almanya, donanma komutanlığının İngiliz yolcu gemilerine, yüzeye çıkmış bir düşman denizaltısı tarafından tehdit edilmeleri halinde, gemiye bodoslamadan bindirerek, batırma emri verdiğinin farkındaydılar; aslında bir yolcu gemisinin bir denizaltıyı mahmuzladığı gerçek bir karşılaşma hiç olmadı.

LUSİTANİA'NIN ARDINDAN: BİR İNFİAL DÜNYASI

Lusitania'nın torpillenmesinin haberi telgrafla tüm dünyadaki büyük gazetelere bir gün içinde ulaştı. Amerikan basını olayı genelde masum, silahsız bir tekneye barbarca bir saldırı olarak ele aldı. Siyasi karikatürler Almanya'nın barbar Hunlar olarak gösterilmelerini daha da hızlandırdı. Başkan Wilson'dan başlayarak politikacılar saldırıyı, özellikle de Amerikalıların ölümünü kınadılar. *Lusitania*'nın torpillenmesi Amerika'nın İngiltere ve müttefiklerinin yanında savaşa girmesinin standart argümanlarından biri oldu ve Büyük Britanya'da insanları askere çağıran afişlerde sürekli yer aldı.

ran sandalları indiriyor, sonra ateş açarak denizaltıyla savaşa girişiyordu. Savaşın ikinci yılında en az bir düzine Alman denizaltısı Q-gemileri tarafından batırıldı; bu tarihten sonra denizaltılar uyarı yapmadan ateş açtılar. Bkz. O'Sullivan, *Lusitania*, 32-37.

24 Colin Simpson, *Lusitania* (Londra: Longman, 1974), 41-42. Cunard'ın başkanı savaşın geri kalan döneminde Lusitania'yı kızağa çekmeyi tercih edeceğini söylemişti. Yolcu trafiğinde ciddi azalma olmuş ve mürettebatın büyük kısmı donanmaya katılmıştı. Kendisine geminin düzenli seferlerini sürdürmesi bildirilmişti.

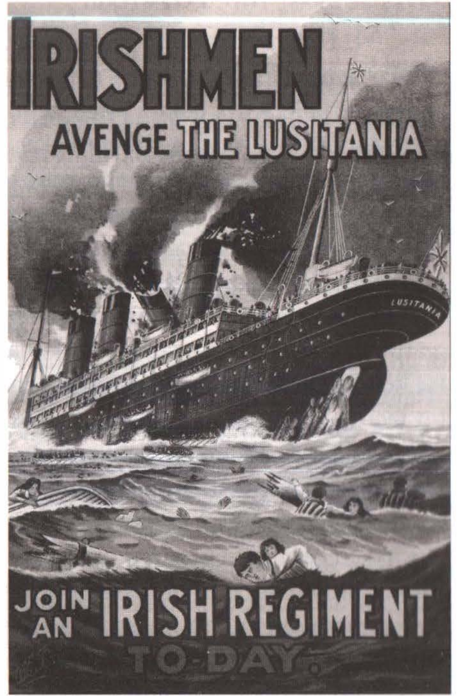


Resim 30.
Bir karikatürde Lusitania'nın torpillenmesinden sonra Sam Amca kayzere bir uyarı notası veriyor, *Philadelphia Record*'dan, 1915. Fotoğraf: Sandpiper, Wikipedia Commons

Lusitania'nın batırılmasının ahlaksal olup olmadığı tartışması on yıllarca sürdü. 1920'lerde *Lusitania*'da ölen Amerikalıların aileleri tazminat talebinde bulundular; Almanya, onların savaş alanı ilan edilmiş bir bölgede bir İngiliz gemisinde bulunmalarını belirtmenin yanı sıra, İngiltere'nin daha önceki "yasadışı" ablukasına da işaret ederek, bu talepleri kesinlikle reddetti.[25] Tartışma o zamandan beri hukuk dergilerinde ve kitaplarda sürmektedir. Bunun bir cinayet olduğu iddiası sürekli tekrarlanmış, aynı iddiaya son olarak Diana Preston'ın *Wilful Murder* [Kasıtlı Cinayet] başlıklı kitabında yer verilmiştir.[26] Karşıt bakış açısında İngiltere'nin *Lusitania*'nın çalışmaya devam etmesinin rizikolarını bildiği, Amerikalıların ilan edilmiş bir savaş bölgesinde bir İngiliz gemisiyle seyahatin rizikolarını bildikleri, donanma komutanlığının *Lusitania*'yı korumak için fazla bir şey yapmadı-

25 Bkz. ABD Dışişleri Bakanlığı, Senato belgesi no. 176, Altmış Yedinci Toplantı, "Lusitania Claims," 1922. Bu belge Amerikalı kurbanların ailelerinin taleplerine Almanya'nın yanıtını da içermektedir. Amerika'nın savaşa girmesine kadar Amerikan gemilerinde hiçbir Amerikalının hayatını kaybetmediğini belirtmekte belki yarar vardır.
26 Bkz. Diana Preston, *Wilful Murder: The Sinking of the Lusitania* (Londra: Doubleday, 2002).

ğı ve İngilizlerin deniz savaşı kurallarını en az Almanlar kadar ihlal ettikleri vurgulanmaktadır. Bu konum en ayrıntılı olarak otuz yıl önce Thomas Bailey ve Paul Ryan tarafından *The Lusitania Disaster: An Episode in Modern Warfare and Diplomacy* [Lusitania Felaketi: Bir Modern Savaş ve Diplomasi Vakası] adlı kitaplarında ortaya konulmuştur. Bu konuda belki de yakın tarihli, en dengeli tartışma David Ramsey'in *Lusitania: Saga and Myth* (2001) [Lusitania: Destan ve Mit] adlı kitabında yapılmıştır.[27] Yazarlar *Lusitania*'nın tam da masum bir sivil yolcu gemisi olmadığını, torpillemenin de salt acımasız bir cinayet olmadığını kabul etmektedirler. Gemi pirinç, demir ve mermi kovanı gibi temel savaş malzemeleri taşımaktaydı. İkincil patlamalar geminin cephane taşıdığına işaret etmektedir. Savaş sırasındaki eylemlere ilişkin uzun süreli tarihsel tartışmaların çoğunda olduğu gibi, insanın bakış açısı olaya ilişkin "olgu"ları nasıl seçtiğine bağlıdır. Daha sonraki yazarların ve araştırmacıların yargıları ne olursa olsun, donanma komutanlığının *Lusitania*'yı savaş sırasında kızağa çekme seçeneği olduğu ve bunu, ya geminin taşıdığı malzemeler savaş için temel önemde olduğu ya da geminin çalışmaya devam etmesi savaşın karanlık günlerinde bir moral yükselmesi sağladığı için, tercih etmediği açık gözükmektedir.



Resim 31. 1. Dünya Savaşı sırasında bir askere alma afişi. Library of Congress, Baskı ve Çizim Bölümü.

27 David Ramsey, *Lusitania: Saga and Myth* (Londra: Chatham Publishing, 2001).

Savaş Sonrası Yolcu Gemileri

I. Dünya Savaşı transatlantik ticarette galipler ve mağluplar yarattı. Bunlar aynı zamanda savaşın galip ve mağluplarını yansıtıyordu. Cunard, Alman torpidolarıyla dokuz yolcu gemisi kaybetti, ama bunların dördü hizmete döndü. Öte yandan şirket mali açıdan sağlamdı, devlet desteklerinden yararlandı ve 1920'lerde on üç yeni gemi yaptırdı.[28] Büyük Britanya'nın daha küçük deniz hatları kayıplara uğramışlardı, ama yeni yolcu gemileri inşa ettiler. Aynı şey, transatlantik seferlerde hiçbir zaman fazla varlık gösterememiş Rusya dışında, diğer itilaf devletleri için de geçerliydi. Fransız ve İtalyan deniz hatları ile ABD hükümeti savaş tazminatı olarak Alman yolcu gemilerini aldılar. Fransa bunları kullandıktan sonra, yerlerine yeni tekneler koydu. ABD Alman gemilerini yeni bir Amerikan şirketine verdi, ama bu tecrübe başarısız kaldı. Hat üstündeki yeni yetmeler, tecrübeli İngiliz deniz yollarıyla rekabet edemiyorlardı. Tarafsız ülkeler çoğunlukla savaştan zararlı çıkmadılar. Alman denizaltıları onların gemilerine saldırmamıştı ve ekonomileri genellikle sağlamdı. İki büyük Alman denizyolları şirketi zarar etti. Yolcu gemileri bulunmayan ve çok büyük savaş tazminatları yüklenmiş Alman hükümetinden herhangi bir destek alma ihtimali olmayan şirketler zor duruma düştülerse de ayakta kaldılar. ABD'den birkaç tazminat gemisini geri satın aldılar ve 1920'lerde yeni gemiler inşa etmeyi başardılar.[29]

Bütün denizyolu şirketleri, lüks birinci mevkiden belki de daha çok, üçüncü mevkideki göçmenlere dayanıyordu. ABD Kongresinin 1924'te Johnson-Reed Yasasını kabul etmesi, Avrupa'dan ABD'ye yığınsal göç dönemini etkin biçimde sona erdirdi. Kotalar göçü asgariye indirdi, İtalya ve Doğu Avrupa'dan göçü ise fiilen durdurdu. Göçmen trafiğine çok bağımlı olan küçük denizyolu şirketlerinin birçoğu başarısızlığa uğrayarak, yok oldu. Bazıları ise yük taşıma hizmetine geçti.

Büyük İngiliz ve Fransız hatları bile alt sınıf kamaralarını doldurmakta zorluk çekiyorlardı. Amerikan üniversite yerleşkelerinde reklam yaparak, öğrencileri yaz ya da bir sömestr için Avrupa'ya gitmeye teşvik

28 Bkz. McCart, *Atlantic Liners*, 93-168. Ayrıca bkz. John Maxtone-Graham, *The Only Way to Cross* (New York: Macmillan, 1972), 6. ve 7. Bölümler.

29 Bu eğilimleri Frederick Emmons, *The Atlantic Linders*, 1925-70'deki ham malzemeden çıkarılmıştır (New York: Drake Publishers, 1972).

ettiler. Ulusal dergilcrdcki rcklamlarında ise orta sınıfta bir Avrupa tatili fikrini teşvik ediyorlardı.

Birkaç denizyolu şirketi, yolcu gemilerini sıcak mahallere kaydırarak, kış gezileri yapmayı denedi. Bu ilk gemi gezisi deneyleri bir dizi sorunla karşılaştı. Atlas Okyanusu'nun kuzeyinde sefer yapmak için tasarlanmış yolcu gemileri çoğunlukla içe dönüktü. Açık bir havuzları, havuz kenarında oturacak yerleri, dışarda bir barları yoktu. Yemek odaları ve salonları, bir gezinin amacına uygun olarak dışardaki tropik güneşine açılmıyordu. Atlas Okyanusu seferlerinde gereksiz olan, ama tropiklerdeki bir gezide çok istenen klima sistemleri de bir sorundu.

Ayrıca yolcu hatları değişik sınıflardan yolcuların fiziksel olarak tümüyle ayrılmalarına göre düzenlenmişti. Merdivenler ve asansörler bir mevkiden ötekine gitmiyordu. Farklı mevkidekiler kendi yemek salonlarında yemek yiyor, kendi güvertelerinde birbirlerini görmeden yürüyüş yapıyorlardı. Oysa, bir gezi gemisindeki kamaraların diğerlerinden kesinlikle daha pahalı olmasına karşın, gemiyle gezinti paylaşılacak bir tecrübe olmalıydı. Yolcular birlikte yiyecek, havuz kenarında beraber olacak ve genel olarak hep birlikte dışarda tropikal iklimin keyfine varacaklardı. Atlas Okyanusu seferlerinden farklı olarak, gezinin kendisi varış yeriydi. Geminin ve burada yaşananların, yaşadıklarını dostlarına tavsiye ederek memnun müşteriler yaratacak kadar zevkli olması gerekiyordu. Bu nedenle eğlence programları, sahilde alışveriş ve karada gezintiler gezi hatlarının merkezi kaygısı haline geldi.

Denizyoluyla seyahat dünyası bu sebeple henüz tam olarak tek bir küresel denizcilik dünyası oluşturmuyordu. En azından I. Dünya Savaşı sonuna kadar farklı ülkelerin yolcu gemileri kendi ülkelerinin tersanelerinde inşa ediliyordu ve birbirlerinden biraz farklıydılar.[30] Mürettebat kendi yurttaşlarından oluşuyordu. Belli seferlere göre yapılmışlardı. Başlıca sıcak iklimlerde yolculuk yapan P&O Line gemileri, Atlas Okyanusu'nun soğuk kuzeyinde sefer yapan gemilerden farklı düzenlenmişti. Tüm yolcu gemileri yük taşıyorlardı, ama geminin kargoya ayrılan

30 Örneğin bkz. John H. Shaum ve William H. Flayhart III, *Majesty at Sea: The Four Stackers*'daki kapsamlı fotoğraf (New York: W.W. Norton, 1982).

kısmı gemiden gemiye ve seferden sefere değişiyordu. Yükle yolcuların ayrılmasına ve gerçekten tek bir gezi gemisi dünyasının ortaya çıkmasına daha on yıllar vardı.

EXXON VALDEZ

Exxon Valdez batığına ilişkin ilk, bölük pörçük hikaye 24 Mart 1989'da *Seattle Times*'da çıktı. Bilgiler sahil muhafazadan gelmişti. 300 metrelik tanker Long Beach, Kaliforniya'ya gitmek üzere Alaska'da Prince William Boğazı'nın başındaki Valdez petrol terminalinden ayrıldıktan sonra büyük buz parçalarıyla karşılaşmış ve bunlardan kaçınmak için manevra yapmıştı. *Exxon Valdez,* terminalin 40 kilometre güneydoğusunda, işaretli gemi kanalının çok dışındaydı. Sabah 12.20'de gemi (bilinen ve haritalanmış bir tehlike olan) Bligh Resifi'ne sert biçimde oturdu ve petrol sızdırmaya başladı. Gazetenin bildirdiği gibi, sızdıracak çok petrol vardı. *Exxon Valdez* "en az" 1,2 milyon varil ya da 50 milyon galondan fazla Alaska ham petrolü taşıyordu.

Seattle Times'ın 24 Mart'taki manşetinin "Valdez Açıklarında Tankerden Büyük Çaplı Sızıntı" olmasına karşın, sahil muhafazadan ilk gelen bilgiler genelde iyimserdi. Sahil muhafazadan bir petrol sızıntısı ekibi ve Exxon'dan uzmanlar Valdez'e uçuyorlardı. Petrol sızmaya devam ediyordu, ama "yavaş" sızıyordu ve kaçağın belki 150.000 varil ya da 6,3 milyon galon olduğu tahmin ediliyordu. Kıyıdan esen rüzgârlar sızıntıyı sahilden uzak tutacaktı. Kaçağı kontrol altına almak için yüzer engelleyiciler yerleştirilmesi, yüzeydeki petrolün pompalanarak, imha edilmek için terminale götürülmesi planlanıyordu. *Exxon Valdez*'e yakın diğer bir tanker, hasar görmüş gemideki petrolü kendi boş tanklarına pompalayacaktı. *Exxon Valdez*'in "yapısal bütünlüğü" konusunda da kaygı duyuluyordu.[1]

Exxon Valdez'in kaza geçirdiği haberi birkaç saat içinde bütün dünyaya yayıldı. Tahmin edileceği gibi *Washington Post, New York Times, Boston Globe, Toronto Star, Chicago Tribune, San Francisco Chronicle* ve *Los Angeles Times*'da ayrıntılı haberler yayınlandı. 25 Mart'ta haber *Orlando Sentinel, St. Petersburg Times, Austin American Statesman, Providence Journal* ve *Orange County Register* gibi birçok daha küçük kent gazetesinde de yer aldı. Daha da çarpıcı olan televizyondaki haberlerdi. Küçük uçaklar ve helikopterler bütün

1 Ön sayfa, Seattle Times, 24 Mart 1989 (ProQuest Newspapers'tan ulaşılmıştır).



Resim 32. Exxon Waldez sızıntısını temizlemek için kullanılan yüksek basınçlı buhar hortumları. Fotoğraf: ABD Donanması, Wikimedia Commons.

gün geminin ve sızıntının üstünde uçtular. Akşam haberleri saati geldiğinde, yayılmakta olan yağ tabakasının resimleri milyonlarca eve ulaştı.

Yirmi dört saat sonra durum daha kötü –çok daha kötü– görünüyordu. *Seattle Times*'ın ertesi gün bildirdiği gibi, *Exxon Valdez*'den on iki saati aşkın bir süre yoğun sızıntı olmuştu. Kaçak tahminleri 8,4 milyon galona yükseldi –bu ABD tarihindeki en büyük kaçaktı. Sekiz kilometreden uzun bir petrol tabakası Prince William Boğazı'nın buz dolu sularına uzanıp, Valdez Limanı'nı kapattı. Yerel işçiler sızıntıyı yüzer engelleyicilerle ve su püskürterek kontrol altına almaya çalıştılar.[2]

O dönemde insanların Prince William Boğazı'na sızan petrol miktarını gözlerinde canlandırmaları zordu. Bugün bile öyledir. Sızan miktar New

2 "Karaya Oturan Tanker Alaska Sularına Petrol Püskürtüyor," Seattle Times, 25 Mart 1989 (ProQuest Newspapers'tan ulaşılmıştır). Sızıntıdan günler ve haftalar sonra insani öyküler için bkz. John Keeble, *Out of the Channel: The Exxon Valdez Oil Spill in Prince William Sound* (Cheney: Eastern Washington University Press, 1999). Ayrıca bkz. Art Davidson, *In the Wake of the Exxon Valdez: The Devastating Impact of the Alaska Oil Spill* (San Francisco: Sierra Club Books, 1990).

York Kenti'ndeki her erkek, kadın ve çocuğa galonluk bir şişe petrol vermeye yetecek ve bol bol artacak kadardı. San Francisco ya da Philadelphia'daki bütün araba ve kamyonların deposunu doldurabilirdi. Bir futbol sahası büyüklüğündeki bir yüzme havuzunu 7,3 metre derinliğe kadar doldurabilirdi.

Bunu izleyen birkaç gün içinde haberlerde daha büyük sorunlara ilişkin kaygı verici sesler duyulmaya başlandı. Petrol tabakası seksen üç kilometre kareye yayılırken, *Anchorage Daily News* "Valdez Petrol Sızıntısında Görevliler Felakete Yavaş Tepki Veriyor" manşetini attı. Bir muhabir olayın geçim kaynakları üstündeki etkisinden endişe duyan yöre balıkçılarıyla röportaj yaptı.[3] Bazı makalelerde bu devasa sızıntının yakında sahile vuracağı ve kontrol altına alma çabalarının şimdiden başarısız kaldığı vurgulandı. Ertesi gün *Exxon Valdez*'in kaptanına ve mürettebatına alkol testi yapıldığını bildirdi. *Los Angeles Times*'da Larry Prior'ın uzun yazısı, uzak kuzeyde petrol çıkarmanın güvenliği konusundaki tartışmanın yeniden başlamak üzere olduğuna işaret ediyordu.[4]

Muhabirler ve fotoğrafçılar Prince William Boğazı'na üşüştüler. Felaketi betimleyen fotoğraflar ortaya çıktı: petrol kaplı kayalar ve sahiller; siyah, petrolle kaplanmış kuşlar; ölü balinalar; ölmekte olan su samurlarının kocaman gözleri ve yerel halkın onları temizlemek için çılgınca çabası. Gemi, petrol, ekolojik felaket, yerel tepki, ahlaksal öfke ve sorumluluğun ve zarar onarımının belirlenmesine ilişkin hukuki süreç, *Exxon Valdez*'in ait olduğu bir dünyayı tanımlayan öğelerdir. Büyük davalar hızla çözüme ulaştırıldı, ama temizleme işi yıllarca sürecekti. Çevresel hasar konusundaki tartışma bugün de sürüyor. İşe gemiyle başlayalım.

Petrol Tankerleri Dünyası

Exxon Valdez ne tür bir gemiydi? Denizden nakledilen yağlar, insanın en erken ticari metalarından biriydi. Örneğin, Üçüncü Bölümde Uluburun batığındaki yağ amforalarını anımsayın. Yağ nakliyatı, 19. yüzyılın ortalarındaki büyük çaplı balina avı dönemi de dahil, binlerce yıl boyunca varil ve varillerle yapıldı.

3 ProQuest Newspapers'tan ulaşılmıştır.
4 Age.

1859'da Pennsylvania'da petrol bulunmasıyla, balina yağından çok daha ucuz ve elde edilmesi daha kolay bir lamba yağı üretildi. Bundan on yıl sonra John D. Rockefeller'in iyi finanse edilmiş Standard Oil şirketi Rockefeller'in lamba yağını –variller içinde– dünyaya taşımaya başladı.[5] Gelişmekte olan petrol sanayiindeki birçok kişi varillerin yavaş, pahalı ve verimsiz olduğunu fark etmişti. Özel olarak dökme petrol nakliyatı için tasarlanan ilk gemi, (dinamitin mucidi) Alfred Nobel'in kardeşi tarafından 1877'de inşa edilen *Zoroaster*'di. Gemi petrolü, hem baş-kıç yönünde, hem de enine bölünmüş birkaç tankta taşıyordu. Hem Standard Oil, hem de Shell Oil kısa sürede bu tasarımı benimsedi. Tasarımda bundan sonraki yenilik, petrolü çift cidarla çevrili, bölünmüş kısımlara koyan *Gluckhauf*'tu (1886). 1891 yılına gelindiğinde petrol ticaretine hizmet için özel olarak tasarlanmış, çoğu İngiliz ya da Amerikalı, yaklaşık yetmiş gemi vardı.[6]

1900'de artık yağ lambalarının yerini elektrik ampulü alıyordu, ama petrol için iki büyük pazar açılmıştı. Birincisi pervaneli gemilerde kömürün yerine fuel oil kullanımıydı. İkincisi ise otomobilleri çalıştırmak için benzindi. 1920'ler petrol için hızlı yükselme dönemiydi ve piyasa hemen hemen tümüyle üç İngiliz firması ile Standard Oil'un parçalanmasıyla ortaya çıkan sekiz şirketin kontrolü altındaydı. Bu, yeni petrol yatakları keşfi, yabancı petrol imtiyazları için pazarlıklar ve yeni pazarlar araştırma çağıydı.[7]

2. Dünya Savaşının yaklaşmasıyla birlikte, filosu için acilen petrol nakliyesine ihtiyacı olan ABD donanması, herhangi bir büyük tersanede inşa edilebilecek, standart bir tanker gemisi tasarımı yarattı. Donanma daha çok hız için daha güçlü motorlar ve diğer savaş zamanı değişiklikleri belirledi ve buna göre ödeme yaptı. Savaş sırasında ABD, bir seri üretim hattı temelinde, toplam 481 standartlaşmış petrol tankeri (160 metre uzun-

5 Bir varil petrol için standart bu erken dönemde kırk iki galon olarak belirlenmişti; bu standart bugün de geçerlidir.

6 Bkz. Walter W. Jaffee, *The Tankers* (Palo Alto, CA: Glencannon Press, 2008), 4-5. Bu tankerler dönemin yolcu gemilerinden çok daha yavaştılar. En hızlı tankerin Atlas Okyanusu'nu geçmesi on bir gün sürüyordu. Yolcu gemileri bu seferi dört ya da beş günde tamamlıyorlardı. Erken dönem tankerlerinin çeşitleri ve işlevleri hakkında daha ayrıntılı bir tartışma için bkz. Laurence Dunn, *The World's Tankers* (Londra: Adlard Coles, 1956).

7 Philippe Valois, *Tankers: An Introduction to the Transport of Oil by Sea* (Londra: Witherby & Co., 1997), 6.



Resim 33. Tipik bir modern tanker olan *Abqaiq* Basra Körfezi'nde, 2003. ABD Hükümeti Savunma Bakanlığı Arşivi, Ortak Askeri Harekât Dijital Fotoğraf Servisi

luğunda, 21.100 ton deplasmanlı) inşa etti.[8] Bunların birçoğu savaştan sonra ticari hizmete alındı. Bu gemiler tüm dünyada savaş sonrası tanker üretimi için bir şablon oluşturdular.

2. Dünya Savaşından bu yana petrol tankerleri basit, işlevsel bir biçimi izlemişlerdir; bu, temelde uzun ve düz bir kutu biçimidir. Karina esas olarak düzdür, üst kısma deniz suyunun akması için hafifçe taç şekli verilmiş ve tankları doldurmak için bir dizi menfez açılmıştır.[9] Baş kısım dalgalara binecek şekilde biçimlendirilmiştir; kıçta ise çok katlı bir kontrol kulesi, bunun altında da makine dairesi ile motorları çalıştırmak için gemi yakıtı tankları bulunur. Petrolün yüklenmesi için bunun karadaki depolardan geminin tanklarına akıtılması yeterlidir. Boşaltma için ise geminin üstünde karmaşık bir boru sistemi ile motor bölümünün hemen önüne yerleştirilen pompalar gereklidir. Dengeyi korumak için tankerler geminin

8 Gemilerin birkaçı başarısız oldu; en görkemlisi aynı gecede ikisinin ortadan bölünmesiydi. Daha sonraki bir araştırma geminin yüksek sülfür içerikli çeliğinin çok soğuk koşullarda çabuk kırılabildiği sonucuna vardı. T2s diye adlandırılan gemilerin birçoğunun düşük kalitede yapıldığı iddiaları da vardı, ama birçok teknenin daha sonraki uzun süreli sivil hizmeti bunun aksine işaret etmektedir. Bkz. http://www.maritimeprofessional.com.

9 Tankların boyutları aşağı yukarı büyükçe bir katedralinkiyle aynıdır; bu nedenle onlara "çelik katedraller" denilmesi pek uygundur.

her tarafına dağıtılmış, büyük miktarlarda (çoğunlukla su olan) safra taşımak zorundadırlar.[10]

Buradaki önemli nokta petrol tankerlerinin dünya çapında, uluslararası kurallarla düzenlenen bir ürün haline gelmiş olmalarıdır.[11] Bir teknenin tasarımında bunu Japonya, İsveç ya da Endonezya'da yapılmış olarak tanımlayacak hiçbir ayırt edici özellik yoktur. Petrol terminallerindeki prosedürler, güvenlik protokolleri ve kirlilik kontrol uygulamaları da –pratikte her zaman böyle olmasa bile– uluslararası olarak düzenlenmektedir.

Exxon Valdez'in Ekonomik Dünyası

Exxon Valdez, Prince William Boğazı'nda ne kadar karaya oturmuşsa, petrol nakliyatının ekonomisine ve Amerikan petrol politikalarına da o kadar saplanmıştı. Önce dünya çapındaki tanker filosuna bir bakalım. *Exxon Valdez* felaketinden önceki otuz yıl boyunca, toplam petrol tankeri filosu yaklaşık üç bin gemi olarak kaldı. Ancak yeni ve daha büyük tekneler hizmete girdikçe, tanker filosunun kapasitesi 60 milyon ton dolaylarından, 300 milyon ton civarına çıktı. 1960'ların başlarında 100.000 tonluk kapasitenin üstünde tanker yoktu; 1983'te 823 tanker 100.000 tonun, 27 tanker ise 400.000 tonun üstündeydi. Artık filonun en büyük gemileri iki milyon ton ya da daha fazla ham petrol taşıyabiliyordu. *Exxon Valdez* gibi şirket gemileri petrolü şirkete ait terminallerden, şirkete ait kraking[12] tesislerine götürüyor ve bunlar toplam filonun yaklaşık yüzde kırkını oluşturuyorlardı. Filonun geri kalanı, birçoğu Yunan zenginleri olmak üzere şahıslara aitti.[13]

Özel mülkiyetteki tankerler karmaşık bir uluslararası kiralama ağı oluşturuyordu. Geminin nereye kayıtlı olduğu büyük ölçüde en düşük vergilerin hangi ülkede olduğuna bağlıydı. 1980'lerde özel tanker filosunun

10 Bkz. Valois, Tankers, 23-36.

11 Daha doğrusu halen üç tip tanker vardır: yalnızca Meksika Körfezi gibi belli bir bölge içinde faaliyet gösteren küçük boyutlu; kaynaklar ile piyasalar arasındaki orta mesafelerde çalışan büyük boyutlu; petrolü kaynaklar ve rafine edileceği yerler arasındaki engin mesafelerde taşıyan süpertankerler. Gene de her boyuttan tüm tankerler tümüyle birbirine benzemektedir.

12 Kraking petrol jeolojisinde ve petrol endüstrisinde kullanılan bir yöntemdir. Bu işlemde ısı ve basınç veya katalizör ile uzun zincirli yüksek kaynama noktalı hidrokarbonlardan, kısa zincirli düşük kaynama noktalı hidrokarbonlar oluşur –ed.n.

13 Bkz. Michaed Chanpness ve Gilbert Jenkins, *Oil Tanker Handbook: 1985* (Londra: Elsevier Applied Science Publishers, 1985), 1-19.

yaklaşık yüzde 30'u Liberya'ya, yüzde 5'i ise Panama'ya kayıtlıydı. Yüzde onunun Japonya'da kayıtlı olması, bu ülkenin esas olarak yabancı petrole bağımlılığını yansıtıyordu. Filodaki gemilerin yüzde 5 ile 8'i Yunanistan, Norveç, ABD, Büyük Britanya ya da Fransa bayrağı taşıyordu. Tanker filosunun geri kalanı yalnızca birkaç gemisi olan onlarca ülkeye dağılmıştı.[14]

En basit ekonomik düzeyde, petrol nakliyatı arz ve talebe bağlıdır, ama her iki faktör de karmaşık olabilir ve çabuk değişebilir. Tankerler petrol yataklarından işleme tesislerine nakliyatta uzun mesafeli boru hatlarıyla rekabet ederler. Yeni bir boru hattı çok sayıda tankerin yerini alabilir. Petrol üreten bir ülkenin ekonomik kalkınması, petrolün ülke içinde kalmasına neden olabilir. Hükümet politikaları enerji gereksinimlerini nükleer, rüzgâr ya da güneş enerjisine kaydırarak, genel petrol tüketimini azaltabilir. Petrol fiyatları, petrol simsarlarının fiilen ya da potansiyel olarak arzı aksatacağını düşündükleri siyasi krizlere göre değişir. Örneğin 1969'da Mısır Süveyş Kanalı'nı kapatıp, tüm gemileri Afrika'nın çevresini dolaşmaya mecbur bıraktığında, petrol nakliye maliyetleri aniden yükselmişti. 1973'te Ortadoğu'daki petrol üreten ülkeler bir pazarlama grubu (OPEC) oluşturdular ve fiyatları yükselttiler. ABD'nin buna tepkisi daha az petrol ithal programları olurken, özel kişiler arabalarını daha az kullanıp, evlerindeki sıcaklığı azalttılar. Petrole talep azaldı, tankerler hizmet dışı kaldı ve Borneo'dan Norveç fiyortlarına kadar uygun bulunan yerlere demirlendi.

Dünya çapında ham petrol üretimi düzenli olarak artsa da (1960'ta bir milyar tonu, 1965'te iki milyar tonu aştı),[15] ani yükseliş ve düşüş çevrimleri tanker işletmeciliğinin bir özelliğidir. Filo sahipleri iyi zamanlarda yeni tanker sipariş ederler ve tankerler bir sonraki düşüş döneminde boş yatarlar.

Bir tankerin ömrünün yaklaşık otuz yıl olacağı tahmin edilmişti, ama 1960 ile 1989 arasında filo sahipleri küçük tankerleri çok daha hızlı bir oranda büyükleriyle değiştirdiler. 1960 ile 1985 arasındaki bazı yıllarda, yüzden fazla tanker hurdaya çıkarıldı ve aşağı yukarı aynı sayıda gemi hizmete girdi. Petrole talebin az olduğu yıllarda, tersanelerden ancak çok az sayıda tanker çıktı.

14 Age, 124-125.
15 Age, 272.

Bu uzun vadeli eğilimlerde ve kısa vadeli krizlerde sabit olan tek şey bir tankerin ancak petrol taşırsa para kazanabileceğiydi. Şirketler ve özel tanker sahipleri gerek petrol terminalleri, gerekse kraking tesislerinde işi tamamlayıp, dönmek için yalnızca yetmiş iki saatlik bir endüstri standardı saptamışlardır. Bir tanker temizlik ve tamirat için yılda yirmi gün yatabilir. Bunun dışında günümüzün üç bin tankerli petrol filosu hiç durmadan dünya denizlerinde sefer yapmaktadır. Anında bildirilen anlaşmalar bir geminin ondan sonra petrolü nereden alacağını ve bunu nereye götüreceğini belirler. Petrol filosuna karada en çok benzetilebilecek şey, bir kamyon filosunun gün-gün ya da saat-saat mal almak ya da teslimat için sevk edilmesidir.

Tankerler ve Çevre

İşe çok iyi bilinen dört gerçekle başlayalım. Birincisi petrol, ister bir kuyu başından doğal sızmayla, ister kırık bir boru hattından çıkarak, isterse de bir benzin istasyonunun arkasına atılarak temas ettiği tüm toprakları ve suları kirletir. İkincisi, hiçbir teknolojik süreç rizikosuz değildir. Parçalar aşınır, insanlar uyuya kalır ya da yanlış kararlar verirler. Üçüncüsü, ister nükleer enerji, ister elektrik ampulü, isterse bir araba olsun, bir teknolojiden yararlananlar buna fazla bilinçli bir düşünce ya da çaba harcamadan, o teknolojinin güvenli ve verimli çalışmasını beklerler. Dördüncüsü, tanker sanayii –ister çevre, güvenlik, işçi ücreti, isterse gemideki mürettebat sayısına ilişkin olsun– geri dönüş zamanını yavaşlatacak ya da maliyetleri artıracak tüm yeni düzenlemelere karşı çıkar.

2. Dünya Savaşından sonraki on yıllarda, petrol taşıma teknolojisinin görünürde düzgün ve güvenli çalıştığı dönemde, herhangi bir "haber" yoktu ve insanlar çoğunlukla benzinin pompalarına ya da kalorifer yakıtının kazanlarına nasıl geldiğine dair kayıtsızdılar. Devlet düzenlemeleri ve uluslararası politikalar üstündeki en etkin güç petrol lobisiydi. Kontrolsüz sondajlara karşı çıkan, çevreyi korumadan yana sesler genelde daha zayıf ve daha az etkindi.

Oysa sızıntılar petrol işinin dönemsel bir özelliğiydi. Örneğin 1967 ile *Exxon Valdez*'in yılı olan 1989 arasında, yedi büyük tanker sızın-

tısı olmuştu ve bunlar *Exxon Valdez* felaketinden dört ile dokuz kat daha büyüktü. Üç kazada tanker karaya oturmuştu; ikisinin nedeni çarpışma, birinin ise patlama ve yangındı.[16]

Bu sızıntıların en ünlüsü, Cornwall sahili açıklarındaki *Torrey Canyon*'dı (1967). Bu, tarihte meydana gelmiş en büyük sızıntıydı ve otuz beş milyon galon civarında olduğu hesaplanmıştı. Geminin batmasından sonraki yirmi dört saat içinde petrol sızıntısı 30 kilometreyi geçmişti. İngiliz hükümeti İngiltere'nin güney sahilinde 240 kilometreye, Scilly Adaları'na ve Fransa kumsallarının 240 kilometresine yayılan petrol tabakasını kontrol edemedi. Olağandışı bir rüzgâr petrolün yakındaki sahillerin daha çoğunu kirletmesini önledi. Gemi kayalıklarda ikiye bölündüğünden, petrolü dışarı pompalama olanağı yoktu. Donanma uçaklarınca dökülen on binlerce ton kimyasal yağ sökücü, petrolün bir bölümünü küçücük damlacıklara ayırdı; ne yazık ki bu damlacıklar balıklar, deniz hayvanları ve kuşlar için yüksek derecede zehirliydi. Ölen kuş sayısına ilişkin tahminler 25.000 ile 150.000 arasında büyük değişiklik gösteriyordu. Sonunda hükümet hava kuvvetlerine gemiyi yakma emri verdi, ama bu da başarılı olmadı. Sonunda gemi battı, yıllarca petrol sızdırmaya devam etti ve ekosistemi on yıllarca kirletti. Hasarın en yoğun olduğu yer Guernsey Adası'ydı. Hükümet ülkenin sahilini tehdit eden üç bin ton petrolü kullanılmayan bir taş ocağına pompaladı; bu petrol burada hâlâ kuşları öldürmeye devam ediyor.[17]

Parlamentodaki tartışmalar şaşırtıcı düzeyde sakindi. *Torrey Canyon*'u kiralamış olan British Petroleum hiçbir sorumluluk üstlenmedi, ama sonunda küçük miktarda bir tazminat ödedi. Petrol sızıntısının ana siyasi etkisi, uluslararası düzenlemeler üstünde oldu. Batıktan iki yıl sonra çok sayıda imzacı devlet, bir sızıntı durumunda kimin sorumlu olacağını tanımlayan Petrol Kirliliği Hasarı İçin Sivil Sorumluluklar Uluslararası Konvansiyonunu kabul etti. Bundan on yıl sonra birçok ülke hem rutin denizcilik faaliyetlerini, hem de büyük çaplı sızıntıları ele alan Gemilerden Kirliliğin Önlenmesi için Uluslararası Konvansiyona

16 Valois, *Tankers*, 133.
17 Patrick Barkham, "Oil Spills: Legacy of the Torrey Canyon," Guardian, 23 Haziran 2010 (ProQuest Newspapers'tan ulaşılmıştır).

(MARPOL) imza attı.[18]

Torrey Canyon felaketinin, sızıntıyı kontrol etme çabalarının etkisizliği ve bunun kuşlar ve deniz hayvanları üstündeki doğrudan etkisi gibi bazı özellikleri, *Exxon Valdez* sızıntısında olacakların bir habercisiydi. Yöre balıkçıları haklı olarak geçim kaynakları konusunda endişeye düştüler. Ancak iki batık arasında çok şey değişmişti. Çevre için kaygı duyanlar artık uç bir grup, etkisiz bir azınlık değildi. Ana akım medya *Exxon Valdez* sızıntısını ciddiye aldı ve trajedinin peşini bırakmadı. Batık ve sonuçları haftalarca akşam haberlerine egemen oldu. Sıradan yurttaşlar petrolün ve bunun taşınma teknolojisinin çevreyi nasıl tehdit ettiği sorusundan artık kaçamazlardı. Yorumcular yetersiz gibi görünen düzenlemeleri sorguladılar. Çevre örgütleri kahraman oldular, yeni üyeler, görünürlük ve hükümetin dikkatini kazandılar. Bu felaketin nasıl olabildiğine ilişkin soruları, kimin sorumlu olduğu konusu izledi. Exxon'un sorumluluğu reddetmesi söz konusu değildi. Çevresel kriz kent meclislerinde ve parlamentolarda tartışmalara yol açtı. Ulusal parlamentolar benzer sızıntıların kendi sahilleri için ne denli tehlike oluşturduğunu tartıştılar. Değişik uluslararası denizcilik örgütleri ve Birleşmiş Milletler düzenlemelerin yeterliliğini tartıştı.[19]

Onarım

Torrey Canyon batığından farklı olarak, *Exxon Valdez* sızıntısı çok kısa sürede düzenlemelerin ve planlamanın iyileştirilmesi için yurttaşlardan gelen yaygın bir lobi faaliyetini tetikledi. Bunu kongre görüşmeleri izledi. Valdez Limanı'nın, yapımı çevreciler ile petrolcülerin çıkarları arasındaki en şiddetli savaşlardan birine yol açan Trans-Alaska Boru Hattının güney terminali olduğunu hatırlamak önemli. Kongredeki görüşmeler ve basında yer alan röportajlarda petrol sanayii Amerikalılara sürekli boru hattının güvenli olacağı ve çevreye zararı olmayacağı teminatı vermişti. Petrolcülerin sözcüleri göçmen Kanada geyiklerinin boru hattının yanından geçeceklerini, Alaska'nın saf sularının aynı saflıkta kalacağını anlat-

18 Joyce Araştırma Grubu, Georgia Üniversitesi, Deniz Bilimleri Bölümünün raporu: http://www.joyeresearchgroup.uga.edu.

19 Joshua Ashenmiller, "The Alaska Pipeline as an Internal Improvement, 1969-1973," *Pacific Historical Review* 75, no. 3 (Ağustos 2006): 461-490.

mışlardı. *Exxon Valdez* sızıntısından sonra kamuoyunun öfkesinin derecesi, yanıltıldıklarını düşünen yurttaşların duygularını yansıtıyordu.[20]

Birkaç ay içinde Kongre, her iki partinin de desteğiyle, federal hükümetin bir petrol sızıntısı felaketine müdahaleyi başlatmasına ve bunun başını çekmesine ilişkin temel bir çerçeve oluşturan, 1990 tarihli Petrol Kirliliği Yasasını kabul etti. Yasa Ticaret Bakanlığının, alana özgü petrol sızıntısı acil önlem planları hazırlanması için merkezi ve yerel hükümetlerle görüşmeler yapmasını gerekli kılıyor ve bunun için bir bütçe sağlıyordu. Yasada yüzer engelleyiciler ve diğer petrol sızıntısı teçhizatı alınması ve yörelerde depolanması için ödenek ayrılması ve büyük petrol sızıntılarıyla başa çıkmak için vaka başına bir milyon dolara kadar harcama yapılması öngörülüyordu. Yasa, acil önlem planları temelinde, gemi sahibinin bir petrol sızıntısı ve bunun temizlenmesindeki mali ve hukuki sorumluluğunu açıklığa kavuşturdu. Yasa ayrıca petrol taşıyan gemilerin sahiplerinin, sondaj platformu sahiplerinin ve petrol nakliye tesislerinin somut, alana özgü sızıntı önleme planları geliştirmelerini de zorunlu kıldı. Bir gemicilik şirketinin federal sorumluluğu sızan her varil başına 1000 dolardan başlıyor, ama şirketin federal temizleme emirlerine uymaması halinde günde 25.000 dolara kadar çıkabiliyordu. Yasa bu sınırların eyaletler için geçerli olmadığını, eyaletlerin açabilecekleri tazminat davalarında hiçbir sınır olmadığını da vurguluyordu.[21]

Exxon Valdez felaketinden sonraki aylarda federal hükümet Exxon'un zarar ziyan tazminatı ödemesi için hukuki süreci başlattı. Sızıntının doğrudan etkilerine ilişkin somut kanıt gereksinimi, balıklara, kuşlara ve deniz hayvanlarına verilen zarar konusunda çok sayıda bilimsel çalışma yapılmasına yol açtı. Bazı araştırmalar da balıkçılığın, dinlenme tesislerinin, kamusal toprakların ve geçimini yöreden sağlayan Amerikan yerli gruplarının ekonomik kayıplarına odaklanıyordu.[22] İki yıl sonra, 1991 Ekim'inde mahkeme dışında sağlanan bir uzlaşmayla Exxon temizlik ve

20 Bkz. Nancy Lord, *Troubled Waters: A Review of the History, Science, and Technology Associated with the Exxon Valdez Oil Spill and Cleanup* (Homer, AK: Pratt Museum, 1992), 1-5.

21 Bkz. EPA'nın 1990 yasası özeti: http://www.epa.gov.

22 "1990 State/Federal Natural Resource Damage Assessment and Restoration Plan for the *Exxon Valdez* Oil Spill," University of Michigan Museums Library/Bird Collection'dan ulaşılmıştır.

onarım için bir milyar dolardan fazla para ödedi. Exxon sonunda tazminat talepleri için bir milyar dolar daha ödeyecekti.

1993'teki kongre görüşmeleri sızıntının etkilerinin Exxon'un öngördüğünden çok daha geniş ve daha uzun süreli olduğuna işaret etti. Örneğin Amerikan yerli önderlerinden biri sahillerdeki kirlenmeyi ve batıktan 320 kilometre uzaklıkta bile fokların kaybolduğunu anlattı.[23] Diğer hiçbir petrol sızıntısında olmadığı biçimde, bilim bunun etkilerini araştırdı. Hükümetin davasında somut kanıt gereksinimi nedeniyle somon, ringa balığı, alabalık, balıklar, kuşlar, su samuru, midyeler, laminarya, likenler, gelgit otları, kaya midyesi ve planktonlar hakkında yüzlerce bilimsel çevre araştırması yapıldı. Uzmanlar türleri saydılar, örnekleri incelediler ve ne olduğu konusunda bir sonuca vardılar. Bu veriler ve varılan sonuçlar başlangıçta kamuoyuna duyurulmayıp, davanın kanıtları arasında gizlendi. Uzlaşmadan sonra bu çalışmalar kamuya açıldı; uzlaşma yeni araştırmalara finansman sağladı.

Bu sonuçların, deniz ve ırmak sahillerinin ekolojisinin karmaşıklığı ve petrol sızıntılarının aynı derecede karmaşık, uzun vadeli etkileri konusunda kamuoyunu uyarması gerekiyordu.[24] Petrolü yiyen her şey mutlaka ölmüyordu. Bazı mikrop türlerinin petrolle gelişip artması, petrol yüklü bölgelerdeki organizmaların oranlarını değiştiriyor, bu ise küçük kabuklu ve balık nüfuslarını etkiliyor, etki beslenme zincirinden yukarı doğru devam ediyordu.[25] Ne var ki araştırmaların çoğunluğu politikalar oluşturulmasında fazla yarar sağlamayacak kadar uzmanlaşmıştı, çok kısa vadeliydi ya da çok küçük bir alanı kapsıyordu.[26] Bunların birçoğu öylesine karmaşıktı ki, halkın anlaması bile zordu.

23 "Prince William Sound after the Exxon Valdez Spill," Temsilciler Meclisi, 103. Toplantı, Birinci Oturum, 24 Mart 1993'te Ticari Denizcilik ve Balıkhaneler Komitesindeki görüşme (Washington, DC: Government Printing Office, 1993), 44-45.

24 Bkz. *Proceedings of the Exxon Valdez Oil Spill Symposium*, ed. Stanley Dr. Rice vd. (Bethesda, MD: American Fisheries Society, 1996). Bir diğer bilimsel makaleler derlemesi: *Exxon Valdez Oil Spill: Fate and Effects in Alaskan Waters*, ed. Peter G. Wells, James N. Butler ve Jane S. Hughes (Philadelphia: ASTM, 1995). Bilimsel çalışmaların üçüncü bir grubu için bkz. *Marine Mammals and the Exxon Valdez*, ed. Thomas R. Loughlin (San Diego: Academic Press, 1994).

25 Bkz. Joan F. Braddock vd., "Patterns of Microbial Activity in Oiled and Unoiled Sediments in Prince William Sound," Rice vd., *Spill Symposium* içinde, 94-107.

26 R.T. Paine, Jennifer L. Ruesink, Adrian Sun vd., "Trouble on Oiled Waters: Lessons from the *Exxon Valdez* Oil Spill," *Annual Review of Ecology and Systematics* 27 (Kasım 1996).

Exxon Valdez'den sızan petrol ne oldu? Ayrıntılar suyun sıcaklığına, dalgalara ve akıntılara bağlıdır, ama sızıntılar genel bir örüntü sergilerler. Ham petrol kısa ve uzun karbon zincirlerinin bir karışımıdır. Bir sızıntıda petrolün daha kısa, daha uçucu kesimi –toplamın yüzde 20'si kadarı– bir iki gün içinde buharlaşır. Valdez'in üstünden uçan gazeteciler mide bulandırıcı bir petrol kokusundan söz etmişlerdi. Petrolün, sızıntının belki yüzde 14'ünü oluşturan ikinci ağır kesimi küçücük damlacıklar halinde suya dağılır; damlacıklar uzun mesafeler gidip, karbonu yiyen mikroplar aracılığıyla besin zincirine girebilirler. Bir sızıntının geri kalan kısmı, belki yüzde 50'si, ağır ve yapışkandır. Bu petrolün belki yarısı sahile vurur, kumsalları kirletir, kuşları kaplar ve fokları öldürür. Bir kısmı dibe gider, bir kısmı yüzen topaklar oluşturur. Petrolün yüzde 20'sinin ne olduğu açıklanamamaktadır. Ağır yağların biyolojik parçalanması çok yavaş ilerler ve bazen toksik yan ürünler üretir. Petrolün en ağır kesimi çoğu zaman topaklar oluşturur ve bunlar sonunda gelip kumsallara gömülür. *Exxon Valdez* sızıntısından çeyrek yüzyıldan fazla geçtiği halde Prince William Boğazı boyunca uzanan kumsalların birçoğunda ya bir petrol katmanı ya da yüzeyin birkaç santim altında petrol topakları bulunmaktadır.[27]

Exxon Valdez'e ne oldu? Gemi sonunda Bligh Resifi'nden kurtarılarak yüzdürüldü ve Alaska'dan üç yıl önce denize indirildiği, San Diego'daki tersaneye çekildi. Teknenin gövdesine gömülmüş kayaların çıkarılması, tüm karina ile geminin sağ tarafının değiştirilmesi ve tankların tamiri gerekiyordu.[28] Şirket geminin adını *SeaRiver Mediterranean*'a çevirdi ve 1990 yazı sonunda yeniden hizmete soktu. Gemi yirmi yılı aşkın süre, bir olay çıkmadan petrol taşıdı, ancak Alaska sularına girmesi yasaklanmıştı. *SeaRiver Mediterranean* 2011'de Çinlilere ait bir maden cevheri taşıyıcısına dönüştürüldü ve sonunda 2012'de hurdaya ayrıldı.[29]

27 Lord, *Troubled Waters*, 12-14.
28 Bkz. G.S. Martin, *Tanker Operations: A Handbook for the Ship's Officers* içinde tekneye gömülü kaya parçaları ile Exxon Valdez'in fiilen kaybolmuş tabanının fotoğrafları, 3. Baskı (Centerville, MD: Cornell Maritime Press, 1992), 228, 250.
29 Dennis Geogatos, "Repairs on Tanker Valdez Nearing Completion," Associated Press, *Anchorage Daily News*, 19 Mart 1990, Bw, http://www.adn.com.

Petrol Kirliliğini Kontrol Yasası (ABD) ile uluslararası MARPOL düzenlemeleri denizlerde petrol kirliliğini ciddi düzeyde azalttı. Uyulması gereken koşulların en önemlilerinden ve en az dikkati çekenlerinden biri, safra boşaltılmasında değişiklik yapıyordu. Bu yeni yasalardan önce tankerler petrolle kirlenmiş safra deniz suyunu doğrudan denize boşaltıyorlardı. Bu rutin uygulama sonucu her yıl büyük bir petrol sızıntısına eşit hacimde petrol denize ulaşıyordu. Yeni düzenlemelere göre bu boşaltmalar yasadışı hale geldi ve şirketler kısa sürede deniz suyu safrasını boşaltmadan önce petrolü yoğunlaştırıp çıkaran yöntemler geliştirdiler.[30] Tankların temizlenmesindeki yeni uygulamalar da denize ulaşan petrolü sınırladı. Eski uygulamalarda radikal bir değişiklik yapılarak, yeni düzenlemelerde ABD Sahil Muhafaza örgütünün tankerlere çıkarak, teknede bir felaket planı ve güvenlik donanımı olup olmadığını incelemesine, ayrıca yasadışı kirletici uygulamaları araştırmasına izin verildi.

Seyrüsefer teknolojisinde de, özellikle 2000'den sonra uydulara dayanan küresel konum belirleme sistemlerinin kullanılmaya başlamasıyla, dramatik bir iyileşme oldu. Kalabalık kanallarda uluslararası anlaşmalarla belirlenen nakliye rotaları çarpışmaları azalttı. Baş ve kıç özel pervane sistemleri de (*thruster*) bir limana ya da açıktaki bir tesise yanaşırken tankerlerin manevra kabiliyetini artırdı.

Exxon Valdez'in batmasının başlıca doğrudan etkilerinden biri tanker tasarımında görüldü. Gemi mühendisleri ve diğer uzmanlar çift cidarlı konstrüksiyonun yararlarını on yıllardır tartışıyorlardı. Böylesi bir konstrüksiyonun mantığı çok açık şekilde gözükmektedir. Geminin karaya oturması ya da diğer bir gemiye çarpması halinde, ikinci bir iç gövde sağlam kalarak, petrol sızıntısını önleyebilir. Tanker sahipleri maliyet ve karaya oturma ya da çarpmadaki yararının kanıtlanmadığı gibi gerekçelerle çift cidarlı gövdeye direnmişlerdi. Ancak yeni yasalar yeni yapımlarda çift cidarlı gövdeyi zorunlu kıldı ve tek cidarlı tankerlerin hizmetten çekildikçe aşamalı olarak sona erdirilmesini talep etti.

30 Martin, *Tanker Operations*, 229-230.

Yeni düzenlemeler esas olarak– işlemiştir. 1991'deki iki olay dışında [İtalya açıklarındaki *M/T Haven* (45 milyon galon) ve Atlas Okyanusu'nun güneyinde, Angola'nın 1100 kilometre batısındaki *ABT Summer* (51-81 milyon galon)], büyük bir tanker sızıntısı olmamıştır.

Ancak tarihin en büyük iki petrol sızıntısı henüz gerçekleşmemişti. Bunlardan birincisi, geri çekilen Irak birliklerinin 1991'de Basra Körfezi sahillerinde Kuveyt'in ana petrol terminalinin ve orada demirli tankerlerin vanalarını açmasıydı. 380-550 milyon galon olduğu hesaplanan sızıntı, Basra Körfezi'nin 7.770 kilometre karelik alanını on santimlik bir petrol tabakasıyla kapladı. İkinci felaket, kuşkusuz 2010'da *Deepwater Horizon* petrol sondaj kulesinin deniz altında patlaması ve Meksika Körfezi'ne 206 milyon galon petrol akıtmasıydı. Bunun körfezin ekolojisi üstündeki olası yoğun etkilerine ilişkin bilgi edinmek için vakit hâlâ erken.[31]

Petrol Tankerlerinin Birleşik Dünyası

Günümüz petrol tankerlerini anlamak ancak tam bütünleşmiş, dünya çapında bir bakış açısıyla mümkündür. Petrol tankerleri ABD, Avrupa, Rusya ya da Asya'daki birkaç ülkeden herhangi birinde yapılmış olmalarına bakılmaksızın, ortak bir tasarımı paylaşırlar. Toplam filonun sahipliği parçalı ve küreseldir. Eğer bir simsar Ortadoğu'daki bir yataktan Çin'e ham petrol taşıyacak bir gemi bulmaya girişirse, Polonya ya da Brezilya'dan bir gemi kiralayabilir. Petrol taşıma sözleşmeleri de tüm dünyada standarttır ve kiralamanın süresini, petrolün alınıp, teslim edileceği yerleri, geri dönüş süresini ve programa uyulmaması halindeki cezaları belirlerler.

Tanker ticaretinin diğer bir küresel özelliği, gerek tek tek gemilerin, gerekse tüm filoların güvenliğini ve güvenilirliğini değerlendiren tanınmış şirketlerden oluşur. Lloyd's of London gibi deniz nakliyesi sigortacıları da aynı şekilde tüm dünyadaki tankerleri derecelendirirler.[32]

31 Mother Nature Network, http://www.mnn.com.

32 Exxon Valdez felaketinden önceki tanker faaliyetleri için bkz. Alex Marks, *Elements of Oil-Tanker Transportation* (Tulsa, OK: PennWell Books, 1982). Batıktan sonra değişen petrol tankeri dünyası hakkında bir fikir edinmek için Kenneth Rawson, ed., *The Carriage of Bulk Oil and Chemicals at Sea*'de tasarım, düzenlemeler, sigorta ve risk yönetimine ilişkin bölümlere bkz. (Rugby, BK: Institution of Chemical Engineers, 1994).

Şimdi bütün tankerler, güvenlik özelliklerini, felakete hazırlık vc yolculuk sonrası temizleme işlemlerini belirleyen bir uluslararası düzenlemeler dünyasında faaliyet gösterirler. Limanlara ve açık deniz terminallerine giriş ve çıkış protokolleri, sahipliğine bakılmaksızın, tüm tankerler için geçerlidir. Aynı şekilde, bir tanker kaptanı ister Manş Denizi olsun, isterse Malakka Boğazı, kalabalık yerlerdeki nakliye rotaları hakkında güncel bilgiye sahip olmak zorundadır.

Tankerlere tayfa sağlanması da küreselleşmiştir. Gemi sahipleri Filipinler'den bir mürettebatın, Amerikalı ya da Avrupalı bir mürettebatın ücretinin yalnızca dörtte birini alabileceğini bilmektedir. Tüm dünyada ucuz emek, pahalı emeği tankerlerden dışlamıştır. Küresel rekabet düzenli olarak daha küçük mürettebata ve daha fazla otomasyona yol açmıştır. Bugün, üç futbol sahası uzunluğundaki bir tanker, gece ve gündüz, yirmi ya da yirmi beş kişiyle çalıştırılmaktadır.

Büyük petrol şirketleri on yıllardır küreseldir, Güneydoğu Asya'dan Kuzey Kutbu'na kadar her yerde petrol çıkarırlar. Bunlar bile artık reklamlarında çevresel bir tutum benimseyerek, çevre koruma etiklerini ve sorumlu yaklaşımlarını vurguluyorlar. *Exxon Valdez* ile bir kez, *Deepwater Horizon* ile iki kez ağzı yanan kamuoyu, böyle bir kazanın tekrarlanması halinde ağır cezalar verileceğini iyi bilmektedir. Petrol şirketleri artık küresel standartlarda tankerler inşa etmek, küresel konum belirleme ve iletişim sistemlerini kullanmak, zorunlu olan küresel çevre düzenlemelerine uymak, bir sızıntının tetikleyeceği küresel haber kanallarının ilgisinden de uzak durmak istemektedir.

On Altıncı Bölüm

COSTA CONCORDIA

Costa Concordia'nın son yolculuğu, 2006'da denize indirilmesinden itibaren yaptığı tüm yolculuklarından farksız başladı. Büyük ve modern gezi gemisi İtalyan Riviera'sındaki Savona'dan (Cenova'nın yaklaşık 40 kilometre batısında) hareket etti, Marsilya ve Barselona'ya doğru batıya seyretti, sonra Balear Adaları, Sardunya ve Sicilya'dan geçerek Roma'ya döndü. Gezinin son ayağı Roma Limanı'ndan kuzeye, *Costa Concordia*'nın kayıtlı olduğu Savona Limanı'na doğru İtalyan sahilini izliyordu.

13 Ocak 2012 gecesi İtalyan haber ajansı ANSA, *Costa Concordia*'nın İtalya'nın batı sahilindeki küçük Giglio Adası'nda karaya oturduğunu bildirdi. İlk ayrıntılar bölük pörçüktü, ama en az altı kişinin öldüğü biliniyordu ve 4.234 yolcu ve mürettebatın gemiden tahliye edilmesi gerekmişti. Bir şirket sözcüsünün söylediği gibi, geminin ciddi biçimde yana yatması "tahliyenin son kısmını güçleştiriyor"du.[1]

Ertesi gün olayın etkisi altındaki yolcularla röportajlardan daha üzücü bilgiler geldi. Felaket akşam yemeği sırasında başlamıştı. Gemi bir şeye, büyük ihtimalle su altındaki bir kayaya çarpmıştı. Tabaklar, çatal bıçaklar yere düşmüştü.[2] Işıklar sönmüş, gemi güç kaybetmişti, dikti ama akıntıyla sürükleniyordu. Neredeyse bir saat sonra gemi iki yerinden resiflere çarpıp, yalpalamaya başladı; on beş derece yana yatmıştı. İlk cankurtaran sandalı geminin kayaya çarpmasından bir saat on dakika sonra denize indirildi. Sonraki saat içinde yana yatma yetmiş dereceye çıktı. İnsanlar dik eğimli döşemelerden aşağı düştüler. Aşağıdaki yolcular gemiyi basan suyla mücadele ettiler ve merdivenlerin çılgınca açılarda olduğunu fark ettiler. Tek ışık, yolcuların kaptıkları can yeleklerinin yanıp sönen işaret ışıklarıydı. Yolcuların çoğu gemiden bu kritik zaman aralığında çıktı. *Costa Concordia* şimdi o kadar yana yatmıştı ki, cankurtaran sandallarının çoğunu indirmek imkânsızdı.

1 "Several Killed in Ship Crash," *Detroit Free Press*, 14 Ocak 2012 (ProQuest Newspapers'tan ulaşılmıştır).
2 John Hopperstad, "Puyallup Woman Who Survived Cruis Disaster Describes 'Unbelievable' Scene," *McClatchy-Tribune Business News*, Ocak 14, 2012 (ProQuest Newspapers'tan ulaşılmıştır).

Daha sonraki altı saat boyunca İtalyan sahil muhafaza helikopterleri teknede kalan elli kişiyi güvenli yerlere taşıdı. Yolculardan ve mürettebattan altmıştan fazla insan yaralanmıştı. Cumartesi gecesi boyunca ve pazar sabahı dalgıçlar güverte altındaki su dolu bölgeleri araştırdılar; suyun soğukluğu ve su altındaki koridorlarda yüzen mobilya ve şilteler işlerini zorlaştırıyordu. Dalgıçlar önce bir Koreli çifti, sonra mürettebattan bir kişiyi canlı buldular. Sahil muhafaza dalgıçları ilk çarpmada ölen üç kişinin –iki Fransız yolcu ile Perulu bir tayfanın– cesetlerini de buldular. Alt bölümde cankurtaran yeleği giymiş iki yolcu daha boğulmuştu. Sabahın erken saatlerinde dokuz yolcu ile mürettebattan altı kişi kayıp gibi gözüküyordu, ama bu sayılar henüz kesin değildi. Dalgıçlardan biri geminin son anlarını kaydeden kara kutusunu buldu. Sonunda gezi şirketi o gece otuz iki kişinin öldüğünü itiraf edecekti.

Gün ağarırken televizyonlar *Costa Concordia* felaketinin simgesi olan bir görüntüyü bütün dünyaya yaymışlardı: sivri kayalara gömülü, yan yatmış devasa bir gemi.[3] Konuyla ilgili Meksika, Rusya, Güney Afrika, Ortadoğu, Hindistan ve Çin gazetelerinde makaleler yayınlandı.[4] Bunu izleyen bir ay içinde batık çok çeşitli dillerde üç bini aşkın gazete haberine konu olacaktı.

Kurtarma operasyonundan sonra yolcular ve sahil muhafaza, kaptanın kazadan kısa süre sonra bir cankurtaran sandalıyla gemiden ayrıldığını ve kurtarma işlerini sahilden seyrederek, gemiye dönmeyi reddettiğini bildirdiler. Gemi sahibi ihtiyatlı bir dille "prosedür hataları olduğunu" açıkladı. Ertesi gün kaptan tutuklanarak hapse atıldı.

Bir sonraki yıl boyunca şirket içindeki özel incelemelerde, kamuya açık duruşmalarda ve adli davalarda kaptanın, mürettebatın ve yolcuların ifadeleri alınacaktı. *Costa Concordia* kayalara sıkışıp kalmış olabilirdi, ama aynı derecede tehlikeli ekonomik, siyasi ve hukuki sularda sefere devam ediyordu.

Gezi Gemileri Tasarımı

Costa Concordia ne tür bir gemiydi? Geminin tasarımı çelişkili biçimde, hem eski hem de yeniydi. *Costa Concordia*'nın denize indirilme-

3 "Witnesses, Authorities: Captain Left Ship," *Detroit Free Press*, 16 Ocak 2012, A8.
4 Örneğin bkz. *Alarabiya* ve *Seven Days in Dubai* gazeteleri, Çin'deki Xinhua Haber Ajansı ve Yeni Delhi'deki Asian News International.



Resim 34. *Costa Concordia* İtalya sahilinde yan yatmış vaziyette.
Fotoğraf: Rvongher, Wikimedia Commons.

sinden bir yüzyıl önce, transatlantik yolcu gemisi sahiplerinin açıkça kavradıkları bir sorun vardı. Transatlantik yolcu trafiği kış aylarında azalıyordu. Atlas Okyanusu'nun kuzeyinde hava kapalı ve soğuk, denizler dalgalıydı. 1890'larda birkaç şirket bir iki gemiyi fırtınalı mevsimi yaza denk gelen Karayiplerin sıcak, sakin sularına yönlendirmeye karar verdi. Bu plan keyif için seyahat eden varlıklı kişilere çekici geldi.

Geleneksel transatlantik yolcu gemileri tropik denizlere uygun değildi. Tasarımlarındaki her şey yolcunun ilgisini içeriye, lüks salonlara, kütüphanelere, formel yemek salonlarına yönlendiriyordu. Güverte alanı görece küçük ve sıkışıktı. Havuzlar çok küçüktü. Transatlantik yolcu gemilerinin gezilerde kullanımındaki bir diğer sorun, yolcuların sınıflarına göre birbirlerinden kesin ayrılmalarıydı. Herhangi bir kişinin bir tatil için üçüncü mevkiin ancak temel ihtiyaçları karşılayan düzenini seçmesini hayal etmek zordur.

1899'da Hamburg-American Yolcu Hatlarının başkanı radikal bir deneme yapmaya karar verdi. Yönetim kurulunun itirazlarına rağmen, özel olarak lüks geziler için tasarlanmış *Prinzessin Victoria Luise* adlı bir gemi sipariş eti. Dönemin transatlantik yolcu gemileriyle karşılaştırıldığında gemi küçüktü: yalnızca 122 metre boyunda ve 15 metre enindeydi. Kamaraların büyük ve lüks olabilmesi için, gemi kargo taşımıyordu. Güvertede okumak ve sohbet etmek için bol yer vardı. Gemi, küçük bir yolcu gemisinden çok büyük bir yata benziyor ve bu hissi uyandırıyordu. Zengin Amerikalılar ve Avrupalılar gezi rezervasyonları yaptılar.

Ne yazık ki *Prinzessin Victoria Luise*'in ömrü uzun olmadı. Denize indirilmesinden yalnızca beş yıl sonra kaptanı Jamaica sahilindeki deniz fenerlerini karıştırdı ve gemiyi Kingston Limanı dışında kayalıklara oturttu. Gemiyi kayalıklardan kurtarmayı başaramayan kaptan, kamarasına çekildi ve bir tabancayla intihar etti. Yolcularda ve mürettebatta can kaybı olmadı, ama gemi tam hasarlıydı. Herhangi bir şirketin özellikle geziye uygun bir gemiyi tekrar tasarlaması için aradan yetmiş yıl geçecekti.

1. Dünya Savaşından sonra, transatlantik yolcu hatları savaştan önce yaptıklarını tekrarladılar –kışın gerekli olmayan yolcu gemilerini Akdeniz ve Karayipler'in sıcak iklimlerinde gezi için kullandılar. Kuşkusuz bu gemilerin tümü yük taşıyordu ve hiçbiri somut olarak sıcak iklimler için inşa edilmemişti. Çekici yanları esas olarak gittikleri yerlerdi: Havana, Puerto Rico, Bahamalar ya da Mısır, Tanca, İtalya. Bu arada Akdeniz'in kışın fırtınalı ve görece yağmurlu, ama İngiltere ve kuzey Fransa'dan kesinlikle daha sıcak olduğunu belirtmekte belki yarar vardır. (Modern gemiyle gezi anlayışı –yani, yolcunun esas varış yerinin gemi olduğu fikri– daha on yıllarca uzaktaydı.)

Tüm bu geziler bir yolcu gemisinin, kargo, posta, işadamları ve devlet görevlilerini taşımak olan ana işlevlerine göre ikincildi.[5] 2. Dünya Savaşının kayıplarından sonra filoların yeniden inşası gerektiğinde, tasarımlar turizmi ve gemi gezisini değil, bu temel öncelikleri yansıtıyordu.

5 Birkaç firma zaten turizmin geliştirilmesi ihtimali olan yerlere gidiyordu. Örneğin Matson Line esas olarak Hawaii'den anakaraya ürün getiriyor ve adalarda ihtiyaç duyulan mamul mallarla dönüyordu; ama firma 1920'lerde tatilcileri Hawaii'ye götürmek için filosuna iki gemi daha ekledi. Bu gemiler yolcu taşıyan kargo gemilerinden çok, kargo taşıyan yolcu gemileri olarak düşünülebilir.

Tasarımlar savaş öncesi yolcu gemilerininkine çok benziyordu. Dış profillere cankurtaran sandalları egemendi. Güverteler esas olarak havalandırma bacalarına, vinçlere ve diğer makinelere ayrılmıştı. Kamaraların birçoğunda ya küçücük bir lomboz vardı ya da hiç pencere yoktu. Kamaraların hiçbirinde balkon bulunmuyordu.

1950'lerin yeni yolcu gemilerinde klima sisteminin bulunması, tropik sularda gezileri daha çekici yaptı. United States Line ve American Export Line gibi merkezi ABD'de olan şirketler ülkedeki daha önce görülmemiş refahtan yararlandılar. Karayipler, Meksika ve Güney Amerika'nın kuzey sahiline geziler düzenleyen Cunard ve Holland America gibi Avrupa şirketleri, Avrupalı yolcular için rekabet ediyordu.

1960'larda jet uçaklarının başlattığı devrimden sonra bu şirketlerden ve gemilerinden çok azı hayatta kaldı. Birkaç yıl içinde işadamları, postanın çoğunluğu, devlet görevlileri, hatta başka yere taşınan aileler uçakla seyahat ediyordu. Kimi şirketler yolculardan vazgeçip, kargoda uzmanlaştılar. Diğerleri dok tesisleri ya da oteller satın aldılar.

Birkaç girişimci ihtiyaç fazlası yolcu gemilerini büyük indirimlerle satın aldı, güverte alanını genişletmek için değişiklikler yaptı, Karayipler'e ucuz geziler düzenledi ve kış havasından kaçma isteğinin sürdüğünü gösterdi. 1970'lerde yalnızca az sayıda yatırımcı özel olarak Karayip gezileri için tasarlanmış yeni gemilere para yatırmaya istekliydi.

Bu yeni gezi gemilerinin ilk örneklerinden biri, başlangıçta bir Brezilya şirketi için inşa edilen ve 1971'de denize indirilen *Pacific Princess*'ti. *Pacific Princess* gibi bir geminin geleneksel bir transatlantik yolcu gemisinden farkı neydi? Önce ada dikkatinizi çekelim. Bu gemi ciddi bir "Kraliçe filanca" ya da milliyetçi bir "ABD falanca" değil, tropik bir ortamda eğlenmeyi başarabilen genç bir "prenses"ti. Bir gezi gemisiyle tatil artık esas olarak başka ülkeleri ya da egzotik kültürleri görmekle ilgili değildi. Uğranan limanlar oyalayıcı bir şey, bir "promosyon"du, ama esas tecrübe bunlar değildi. Tatil aslında geminin bir varış yeri olmasıyla ilgiliydi.

Gezi gemilerinin, daha gelişimlerinin başlangıcında bile kendilerine özgü bir biçimleri ve özellikleri vardı: yanlar düzdü ve yürüyüş ya da makineler için bir ana güverte yoktu; mümkün olduğunca çok dış kamara

vardı, tüm üst güverte bir havuza göre düzenlenmişti; kıçta bir veranda vardı. Kıç ana güverte tümüyle bir havuz, şezlonglar ve bir bara ayrılmıştı. Havuzun üstündeki güvertede, havuz alanına bakan açık hava oturma yerleri için "kanatlar" bulunuyordu. Tasarımcılar transatlantik yolcu gemilerinin üç ya da dört bacasını kıçtaki tek bir bacada birleştirmişlerdi; bu baca dumanı geminin arkasına dağıtıyordu. Bacanın çoğu kez parlak renklerle boyanması, çok bacalı okyanus yolcu gemisinin güç ve hız imajının yerine bir rahatlık ve eğlence imajı getiriyordu. Yeni gezi gemilerinin bazılarında, kapalı alışveriş merkezleri ve pahalı otellerden kopyalanan bir tasarım özelliği olarak, bir iç avlu vardı.

Gezi gemilerinin işleyiş biçimi de yolcu gemilerinden farklıydı. Kargo, posta, göçmen yoktu. Yolculuk iş ya da ailenin taşınması için değil, bir eğlence olarak yapılıyordu. Özel olarak üretilen gezi gemilerinde büyük ve küçük kamaralar vardı, ama yolcu gemilerinden farklı olarak gezi gemileri tek bir mevki olarak tasarlanmıştı; bütün yolcular aynı yemek odasında yemek yiyor, aynı havuzların etrafında dinleniyor, aynı egzersiz salonunu kullanıyordu. Bütün yolcu güverteleri birbirlerine asansör ve merdivenlerle bağlanmıştı. Geminin kendisi varış yeri olduğunda, gemideki imkânlar çok daha büyük önem kazandı. Akşam eğlencelerinin kalitesi nasıldı? Yemekler iyi miydi? İlginç dükkânlar var mıydı? Havuz ne büyüklükteydi? Havuz bölgesinde ilginç bir bar var mıydı?

Pacific Princess, popüler televizyon dizisi *The Love Boat*'a (*Aşk Gemisi*) konu oldu. Tüm Amerika burada kasvetli, soğuk kışa romantik ve güneşli bir alternatif gördü. Mavi göklerin altında sıcak bir iklimde aşk, ilginç yerler ve neşeli, dostça bir Amerikalı mürettebat sunan jenerik bölümüne bile direnmek mümkün müydü?

Gemiyle gezi yolcuları için rekabet eden şirketler kısa sürede daha büyüğün, daha iyi olduğunu kavradılar. Daha çok yolcu olduğunda, gezi gemileri daha büyük havuzlar, teklifsiz bir öğle yemeği yeri, daha büyük bir sinema, daha masraflı akşam eğlenceleri, bir kumarhane ve balkonlar sunabilirlerdi. 1980'lerde bir gezi gemisinin ortalama tonilatosu düzenli artarak, yaklaşık 45.000 tondan yaklaşık 70.000 tona çıktı. Bu eğilim sürmüş, gezi gemileri 1990'larda 100.000 tonu, 2000'lerde 150.000 tonu

aşmışlardır. Günümüzün dev gezi gemileri 200.000 tonun üstündedir. 2014'te gezi gemisi filosu (ırmak gezi gemileri ile küçük "macera" gemileri de dahil) 410 gemiden oluşuyordu. 2014'te, bazıları daha küçük "macera" kategorisinde olmak üzere, on dört yeni gemi denize indirildi; 2015 için sekiz büyük gezi gemisi sipariş edilmiştir.[6] *Costa Concordia* 114.000 tonla günümüz gezi gemisi filosunda orta boylardaydı.

Gezi gemileri işi hâlâ çok büyük ölçüde ABD egemenliğindedir. Toplam on dokuz milyon gezi gemisi yolcusundan (2013), on milyondan fazlası ABD'dendi. Bir sonraki büyük gezi gemisi yolcusu pazarı, bir buçuk milyon yolcuyla İngiltere'dir. Amerikalılar geleneksel olarak Amerikan gemileriyle Karayipler'de geziye çıkarken, Avrupalılar Avrupa gemileriyle Akdeniz'i gezmişlerdir. Gemilerin mutfağı, döşemeleri, eğlence programları ve mürettebatı tümüyle bu gruplardan birine ya da ötekine göre ayarlanmıştır.[7] Avrupa pazarı içinde bile Hollandalılar, İngilizler ve İskandinavyalılar kendi ülkelerinden gemileri tercih etme eğilimindedirler. Toplam olarak Avrupa, Akdeniz ve Karayipler hâlâ tüm gezi gemisi yolcularının dörtte üçünden fazlasını oluşturmaktadır.[8]

Gezi gemisi şirketleri niş pazarlara hitap etmek ve bunları geliştirmek için büyük ölçüde başarılı girişimlerde bulunmuşlardır. Carnival ve Disney şirketleri aileleri hedef almıştır. Bunların taktikleri arasında teknede çocuklar için sınıflar ve özellikle çocuklara uygun etkinlikler de vardır. Su kaydıraklarının popüler olduğu ortaya çıkmıştır. Diğer şirketler çocuksuz, kariyerlerinin ortasındaki çiftlere yönelmiş, güzellik salonunu tüm hizmetlerin verildiği kaplıcalar haline getirmiş, yemek ve diğer konularda dersler teklif etmiştir. Bunlar yemek salonları arasına bazen çoğunlukla bir gezi gemisinde bulunandan daha egzotik, daha hafif mutfağı olan bir Thai lokantası ekleyebilirler. Gene başka şirketler çiftler, yeni evliler ve gerek

6 "The State of the Cruise Industry in Passenger Numbers and Product Offerings," Cruise Lines International Association (CLIA), 2014, http://www.cruising.org/vacation/news/press_releases/2014/01/.

7 Pazarı etnik parçalara ayırmak için geçerli nedenler vardır. Çeşitli etnik kökenlerden müşterilere hizmet veren uluslararası oteller, onların yemek beklentilerini karşılamanın inanılmaz çabalar gerektirdiğini fark etmişlerdir. Tipik olarak kahvaltı tümüyle farklı kalemler sunan birkaç büfeden oluşmaktadır: birinde tütsülenmiş balık, ötekinde erişteli çorba.

8 Bkz. Cruise Lines International Association (CLIA), 2013 North America Cruise Industry Update: http://www.cruising.org/.

heteroseksüel, gerekse eşcinsel bekârlar da dahil gençler için görece ucuz gezilere odaklanmışlardır. Bu şirketlerin gemilerinde diskoların, barların ve teklifsiz yemek yenecek yerlerin önemli tasarım özellikleri olmasını anlamak zor değildir. Birçok şirket de emekli olmuş, varlıklı yolculara, onlara uygun sınıflar ve eğlencelerle hizmet sunmaktadır. Bazıları doğrudan büyük anne-büyük baba-torun gezileri pazarlamaktadır.

Son on yılda büyük gemiyle gezi şirketleri, örneğin Güneydoğu Asya'nın anakarasına ve adalarına, Sri Lanka'ya ve Hint limanlarına geziler teklif ederek, olası yolcuların ufuklarını genişletmeye de çalışmışlardır. Daha yakın zamanda Asya'daki hedeflere gidecek Asyalı yolculara hitap etmeye başlamışlardır. Şimdi çeşitli şirketler Japon turistleri Japonya'nın değişik limanlarına götürmektedir.

Ancak gemiyle gezi sanayiinin gerçek küreselleşmesini sağlayan büyük gezi şirketleri değil, küçük, daha uzmanlaşmış gemiler yapan ve işleten, bir grup farklı şirket olmuştur. Seçkin ya da macera seyahatleri denilen bu seyahatlerde küçük tekneler büyüklerin gidemedikleri yerlere gitmektedir. Bu küçük gezi gemilerinin boyları 122 metreden azdır ve bunlarda tipik olarak yemekler basit ve enformel, akşam eğlenceleri asgaridedir; çoğu kez havuz, disko ve kumarhane de bulunmamaktadır. Bunların çekici yanları Amazon, Güney Kutbu'nun koy ve buzulları, ABD'nin doğu kıyısındaki iç geçit, Alaska buzulları, Galapagos Adaları, Büyük Okyanus'un güneyindeki küçük adalar ya da Endonezya'nın küçük limanları gibi gittikleri yerlerdir. Entelektüel yolcular bölgenin bitkilerini ve hayvanlarını ya da tarihini ve kültürünü bilen uzmanların verdikleri konuşmalardan hoşlanmaktadır. Küçük bir gemide yolcuların teknedeki diğer kişilerle görüşmek ve sohbet etmek için daha fazla fırsatı olmaktadır. Bu şirketler çoğu kez çevreci bir yaklaşımı benimsemekte ve bir bölgeyi oraya hasar vermeden gezmeye çalışmaktadır. Bugün bu uzmanlaşmış gezi gemisi filosuna her yıl dokuz ya da on yeni gemi katılırken, büyük gemilerden yalnızca üç ya da dört adet inşa edilmektedir. (Öte yandan bu büyük gemilerden birinin yolcu kapasitesi, küçük gemilerin toplam kapasitesine aşağı yukarı eşittir.)[9]

9 Age, 3-4.

Costa Concordia: Sonrası

Costa Concordia felaketinin ardından –özellikle İngiltere'deki– köşe yazarları tüm gemiyle gezi sanayiinin bundan olumsuz etkileneceğinden endişelendiler. Çarpmış bir gemiyi kayalıklar üstünde yana yatmış gösteren fotoğraflar, turistleri bir gemi tatilinden soğutacaktı. Bu sanayinin uzmanlarından biri *Daily Telegraph*'taki bir manşette soruyordu: "Bu, Gemi Gezileri Sanayiini Batıracak mı?" Yanıt, iki nedenden dolayı, "hayır"dı. Birincisi gemi ve yolcuların çoğunluğu İtalyan'dı. Piyasadaki bölünmüşlük nedeniyle teknede çok az İngiliz vardı. Daha önemlisi, daha başlangıçtan felaketin nedeninin Costa'nın gemilerinin tasarımındaki bir bozukluk değil, insan hatası olarak algılanmasıydı. Kaptanın hemen ölüme neden olmayla suçlanarak tutuklanması bu algıya yardımcı oldu. Aslında *Costa Concordia* felaketinin gezi gemisi yolcusu sayılarında görülebilir bir etkisi olmadı ve 2012 ile 2013'teki rezervasyonlar önceki yıllardaki oranlarda arttı.[10]

Geminin karaya oturmasından sonraki saatlerde meydana gelen kaos kısmen, *Daily Telegraph* köşe yazarına göre, cankurtaran sandalı tatbikatına ilgi göstermeyen yolculara atfedildi. Yazar yolculara acil bir durumda kamaralarına dönerek, cankurtaran yeleklerini alma talimatının kötü bir fikir olduğunu düşünüyordu. Bir gemide dört bin kişi olduğunda, bu uygulama adeta bir kaos reçetesi gibiydi.[11]

Costa Concordia felaketini izleyen haftada çeşitli ülkeler gemideki yurttaşlarının kaderini açıkladılar. Sayıları yüzü aşan Ruslar güvendeydi. Koreliler ve Ukraynalılar da öyle.

Hukuk firmaları yolcular adına tazminat davaları başlattılar. Bekleneceği gibi, hemen bazı uluslararası ihtilaf noktaları çıktı. Costa'nın biletlerinde şirket aleyhine yalnızca Cenova'da dava açılabileceği açıkça belirtiliyordu. Bazı avukatlar İtalya'da dava açmaya yöneldiler. Diğer avukatlar ABD'de, Costa'nın sahibi olan Carnival Lines aleyhine daha büyük davalar açmaya çalıştılar. Bir firma Florida'da dava açarak, yaralanmayan her yolcu için 160.000 dolar tazminat istedi. Aynı zamanda bir Chicago firması Carnival aleyhine 100 milyon dolarlık toplu bir dava açtı. Carnival

10 Age.
11 Jane Archer, "So Will This Sink the Cruise Industry?," Daily Telegraph (Londra), 17 Ocak 2012, 19 (ProQuest Newspapers'tan ulaşılmıştır).

bir hafta sonra, yaralanmayan her yolcu için 14.460 dolar teklif etti, ama her iki hukuk firması da bunu küçümseyerek reddetti.[12]

İki hafta içinde, büyük kayıplar olabileceğini düşünen uluslararası denizcilik sigorta şirketleri işe karıştı. (Derecelendirme kurumu) Moody's batığın Carnival'e ve sigortacılarına 1 milyar doların üstünde maliyet çıkarabileceğini ve bunun belki de deniz sigortasının tüm yapısını etkileyeceğini tahmin etti. Ayrıca bu büyüklükteki bir kaybın Carnival'in gelirlerini, bankaları ve yatırımcıları gerek bu şirkete, gerekse bu sanayiye yatırım yapmaya isteksiz kılabilecek düzeyde azaltacağı endişesi vardı.[13] Avrupa'daki tahminler çok daha düşüktü ve 30 milyon dolardan başlıyordu. Moodys'in öngörülerinin oldukça hatalı olduğu ortaya çıktı. Yatırımcılar hem Carnival'i, hem de gemi gezisi sanayiini desteklemeye devam ettiler ve daha sonraki yıllarda düzenli bir hızla yeni gemiler inşa edildi.

Felaketten sonraki aylarda uluslararası denizcilik sendikalarının bir sözcüsü personelin acil durum eğitiminin yetersiz olduğunu ve dev gemilerin büyüklüklerinin, bu tür gemilerde felaket yönetimi sorununun tümüyle yeniden düşünülmesini gerektirdiğini söyledi.[14] *Costa Concordia* felaketi gezi gemisi sahiplerini acil durum istasyonları tasarlamaya ve cankurtaran yeleklerini kamaralarda değil, bu istasyonlarda depolamaya zorladı. Birçok gemi sahibi mevcut gemilere sonradan acil durum istasyonu ekledi ve teknedeki tatbikatları çok daha ciddileştirmek amacıyla kuralları değiştirdi.

Gezi Gemisi Felaketleri

Gezi gemisiyle yolculuk, bu sanayinin çekinmeden iddia ettiği gibi "dünyadaki en güvenli yolculuk" mudur, yoksa gemiciler sendikasının söylediği gibi neredeyse kaçınılmaz felaketlere daha mı yakındır? Sanayi bu rizikoyu salt gezi gemisi filosundaki (doğal nedenlerle olmayan) ölüm ve yaralanmaları, kat edilen mil sayısına bölerek hesaplamaktadır. Bu matematik gerçekten de gezi gemilerinin araba, bisiklet, tren ve otobüsten, hatta yürü-

12 Ashley Post, "Plaintiffs Firms Prepare to Sue Carnival on Behalf of Cruise Ship Passengers," *Inside Counsel*, Mart 2012 (ProQuest Newspapers'tan ulaşılmıştır).

13 "Marine Insurers Assess Costa Concordia Loss," *Reactions*, 2012 (ProQuest Newspapers'tan ulaşılmıştır).

14 "Union Airs Concerns after Grounding," *BreakingNews.ie*, 14 Ocak 2012 (ProQuest Newspapers'tan ulaşılmıştır).

mekten daha güvenli bir seyahat aracı olduğu sonucunu vermektedir. Ancak bu hesaplama bir gezi gemisi felaketinin, birkaç gün için bile olsa haberlerde öne çıkan, büyük bir kamusal olay olarak ruhunu tam yakalayamamaktadır.

Bir karşılaştırma için uçak kazalarını ele alalım. ABD'de on yıldır büyük havayolu şirketlerinden birinin söz konusu olduğu ölümcül bir kaza olmamıştır (öte yandan bölgesel şirketlerin karıştığı ölümcül kazalar ve örneğin bir uçağın Hudson Irmağı'na başarıyla inmesi gibi kimi kıl payı kurtulmalar olmuştur). Gene de ciddi bir uçma korkusu oldukça yaygındır. Daha eski uçak kazalarının bütün gün haber olduğu çocukluk anıları öylesine canlıdır ki, çoğu kez uçak korkusu olan yolcuların uçağa binebilmeleri için tedavi olmaları gerekir. Bu yolcuları uçaktan uzak tutan hesaplanabilir, risk yönetimi olan türden riskler değildir. Uçak korkusunu doğuran şey daha önceden algılanan ölüm tehlikesi ve kontrol eksikliğidir.

Gezi gemilerindeki felaketler çoğu kez uzak yerlerde meydana gelir ve çok ender sürekli bir sorun olarak görülür. Gezi gemisi sanayinin bu olayları kaydedip, duyurmaması anlaşılır bir şeydir, ama deniz sigortası sanayi kuşkusuz bunların izlerini sürmektedir. Aşağıda gazetelerden ve diğer kamuya açık kayıtlardan derlenmiş bir gezi gemisi kazaları listesi verilmektedir. Listenin eksik olduğu kesindir, ama son yirmi yılda gezi gemisi felaketlerinin şaşırtıcı düzeyde sık olduğu görülebilmektedir.[15] 1991'de *Oceanos*'un makine dairesinde Güney Afrika sahili açıklarında yangın çıktı –*Oceanos* 1952'de yapılmış eski bir gemiydi, adı birçok kez değişmiş, değişik bayraklar altında seyretmişti ve 1991'de Johannesburg'daki Starlight Cruises şirketine kiralanmıştı. Bir patlama tekneyi deldi ve gemi batmaya başladı. Güney Afrika donanması ve hava kuvvetleri helikopterlerinin kahramanca çabalarıyla yolcular ve mürettebat kurtarıldı. Bir yıl sonra Yunan bandıralı ve Pire'deki Tony Travel'ın yönetiminde olan *Royal Pacific,* Malakka Boğazı'nda bir balıkçı teknesiyle çarpışarak battı. Gemideki 570 kişiden 30'u öldü, 70'i yaralandı. İki yıl sonra *Club Royale* bir kasırgada battı. Neyse ki, gemide yolcu yoktu. On bir kişilik mürettebattan sekizi öldü. 2005'te 21 metrelik bir dalga *Norwegian Dawn*'ın (Norwegian

15 "Report on the Investigaion of Heavy Weather Encountered by the Cruise Ship *Pacific Sun* 200 Miles North North East of North Cape, New Zealand, on 30 July 2008 Resulting in Injuries to 77 Passengers and Crew," Marine Accident Investigation Branch, Carlton House, Southampton, UK, Report no. 14/2009, June 2009, http://www.maib.gov.uk/.

Cruise Lines) altmış iki kamarasını suyla doldurdu. Can kaybı olmadı. Aynı yıl *Seabourn Spirit* (Seabourn Cruises) Somalili korsanlarla savaşarak, onları uzaklaştırdı. Bir yıl sonra *Star Princess*'in (Princess Lines) yolcu güvertelerinde yangın çıktı. Bir yolcu duman solumasından öldü. Mürettebat diğer yolcuları kurtarmayı ve yangını kontrol altına almayı başardı, ama yangın yetmiş dokuz kamarayı yok etti, diğer iki yüzüne hasar verdi. Tamirat iki ay sürdü, gemi daha sonra hizmete geri döndü. 2008'de, Yeni Zelanda'nın 350 kilometre doğusunda, devasa Büyük Okyanus'un dalgaları *Pacific Sun*'ı (P&O Cruises) ciddi biçimde salladı, kamaralar, salonlar ve mutfaklardan eşyalar uçmaya başladı ve yolcularla mürettebattan yetmiş yedi kişi yaralandı. İki yıl sonra *Louis Majesty*'nin (Louis Cruise Lines) karşılaştığı üç aşırı büyük dalga, ön güvertenin on beş metre üstünde kırıldı ve baştaki salonu parçaladı. İki kişi öldü, on sekiz kişi yaralandı. 2011'de bir makine yangını sonucu *Carnival Splendor*'da (Carnival Lines) elektrikler, tuvaletler, klima sistemleri işlemez hale geldi, gemi seyir kabiliyetini yitirdi. Günlerce Karayipler'de sürüklendikten sonra, bir römorkör tarafından limana çekildi. İki yıl sonra Carnival Triumph'un makinelerinde benzer bir yangın çıktı ve gemi altı gün boyunca güç kaybı nedeniyle denizlerde sürüklendi.[16]

Tıbbi felaketler on yıllardır gezi gemilerinde sürekli görülen bir olgudur. Binlerce yolcunun birbirlerine çok yakın koşullarda seyahat etmesi ağır ishal, kusma ve güçsüzlüğe neden olan norovirüsü için ideal bir üreme ortamı oluşturur. Bu virüs, hastalığı kapmış bir kişinin herhangi bir yüzeye dokunmasıyla olağanüstü hızda yayılmaktadır. Virüs, çok hızlı mutasyona uğradığından aşısı yoktur, tedavisi de bulunmamaktadır. Şanssız kurbanın hastalığın geçmesini beklemekten başka çaresi yoktur.

Hastalık Kontrol Merkezleri (HKM) gezi gemilerindeki norovirüs salgınlarını 1990'ların başlarından beri izlemektedir, ama bildirimler 2002'den beri daha ayrıntılı hale gelmiştir. Her yıl on beş ile yirmi arası gemide HKM'ye bildirilecek kadar ciddi salgınlar olmaktadır.[17] Bunun kolay bir çözümü yoktur. Şimdi mürettebat geziler arasında bütün gemiyi temizleyerek, çamaşır suyuyla ovmaktadır. Gemiler büyüdükçe, bir yolcu-

16 Karaya oturma, ciddi düzeyde yana yatma, dok çarpışmaları gibi gezi gemisi kazalarının tam bir listesi için bkz. http://www.cruiseshipsinking.com/.

17 Bkz. "Outbreak Updates for International Cruise Ships," http://www.cdc.gov/.

nun virüsü gemiye getirmesi ihtimali de artmaktadır. Gemi bir kez yola çıktıktan sonra hastalığı dizginlemenin tek yolu yolcuların ve mürettebatın çok sık el yıkamasıdır. Sorun halen çözülememiştir. 2014'ün tur mevsiminde *Explorer of the Seas* (Royal Caribbean) New Jersey'deki doklarına yaklaşık yedi yüz hasta ile iki gün erken döndü. *Caribbean Princess* de teknede 178 yolcu hastalandığında, bir turunu kısa kesmek zorunda kaldı.

Gemilerdeki bu tıbbi krizler şimdi yolcu rezervasyonlarını etkilemektedir. Gemi turu şirketleri bütün dünyada internetten reklam vermekte, ama olası yolcular ayrıca kendi araştırmalarını yapmaktadır. Bu şirketleri ve gemileri inceleyen onlarca site vardır. Yolcuların yazdıkları geri bildirimlerde hiçbir sorun eksik bırakılmamakta, ama iyi hizmet ve gemideki imkânlar da övülmektedir. Norovirüs salgınları gezi gemilerini inceleyen sitelerde derhal yer almakta, şirketlerin gemilerini temiz tutmak için azami dikkati göstermeleri gerekmektedir, aksi halde derhal müşteri kaybedilmektedir. Her gezi gemisinin, Karayipler'de ya da Akdeniz'de seyrettiği kadar, internetin dünya çapındaki sanal sularında da seyrettiği kesindir.

Costa Concordia'nın Sonu

Costa Şirketi felaketten bir yıl sonra ciddi hasar görmüş gemiyi resiften kurtarmak için pahalı, karmaşık ve tehlikeli bir yönteme başvurdu. Plan gemiyi dikey hale getirerek, bunu dalgıçların tekneyi desteklemek üzere suyun altında inşa ettikleri çok büyük bir sahanlığa oturtmaktı. Daha sonra gemiyi desteklemek için yanlarına devasa yüzdürme tankları bağlanacaktı. 2014 kışında gemi düzeltilmişti; ilkbahar ve yaz aylarında yüzdürülerek, bir İtalyan hurdalığına çekildi.

Costa Concordia'nın sonunun, felaketin incelenmesinin sonu olmayacağı açıktır. İsveçli bir deniz güvenliği uzmanı kazanın resmi anlatısının büyük bölümünü sorgulamıştır. Uzman geminin güç kaybetmesinin, yana yatmasının ve sonunda batmasının, su çizgisi altındaki çeşitli bölümleri birbirine bağlayan ve geminin kayalara çarptığı sırada muhtemelen nizamnamelere aykırı olarak açık bulunan kapılar nedeniyle su basmasının sonucu olduğunu öne sürmüştür. Ölümlerin birçoğunu da mürettebatın felaket prosedürleri konusunda yeterli eğitim almamasına ve yolculara toplan-

ma merkezlerine nasıl ulaşacaklarının öğretilmemesine bağlamaktadır.[18] Henüz karara bağlanmamış çok sayıda sorumluluk davası olduğundan, "kaptanın sorumsuz eylemleri" ile "şirketin denize elverişli olmayan bir tekne işletmesi" gibi birbirine karşıt anlatılar İtalyan ve Amerikan mahkemelerini daha yıllarca meşgul edecektir.

Bu uzun hukuk savaşındaki ilk hamle kazadan yalnızca birkaç ay sonra yapıldı. Felakette ölen Alman bir yolcunun ailesi Galveston'daki ABD Bölge Mahkemesinde *Carnival Triumph*'un "davalının ortak mülkiyeti" olarak haczedilmesi için bir dava açtı. Hakim iddianın geçerli olduğu hükmünü verdi ve gemiye, yolcular ve kargo tekneye bindirilirken el konuldu.[19] Şirketin 10 milyon dolarlık bir kefalet yatırmasının ardından, geminin hareketine izin verildi.[20]

Gezi Gemilerinin Küreselleşmesi ve Bunun Sınırları

Gezi gemisi sanayii bazı açılardan tümüyle küreseldir. Seferler, şirketler ve gemiler hakkındaki bilgilere internet aracılığıyla dünyanın her yerinden ulaşılabilir. Aynı şey incelemeler ve yolcu eleştirileri için de geçerlidir. Gemi ile merkez bürosu arasında uydu aracılığıyla ilişki kurulması anlık ve beklenen bir şeydir. Yolcular da aynı sürekli küresel ilişki kurma olanağı beklentisi içindedir ve bu olanağa sahiptir.[21]

Aynı büyüklükteki gezi gemileri fiilen ikiz kardeşler gibidir. Birçoğu değişik şirketler için aynı tersanelerde inşa edilmiştir. Şirketler arası rekabet küresel ve şiddetlidir. Bir şirketin gemilerindeki yenilikler hemen diğer şirketlerce kopya edilmektedir. Örneğin su kaydırakları birkaç yıl içinde her yere yayılmıştır.

Ancak gezi gemileri, petrol tankerleri gibi tümüyle standartlaşmış ve küreselleşmiş değillerdir. Talebi karşılamak için petrol taşımak, beklen-

18 Bkz. Anders Björkman, "Costa Concordia Incidents in January 13-14, 2012 Caused by Ship Not Being Seaworthy," http://heiwaco.tripod.com/news8.thm.

19 Laurel Brubaker Calkins, "Carnival Cruise Ship Ordered Held in Texas Shipwreck Suit," Bloomberg News, 31 Mart 2012, http://www.bloomberg.com/news/2012-03-31/texas-judge-orders-cruise-ship-seizure-in-concordia-suit.html.

20 Laurel Brubaker Calkins, "Carnival Ship Released from Texas Port after Deal is Struck," Bloomberg BusinessWeek, 1 Nisan 2012, http://www.businessweek.com/news/2012-03-31/carnival-triumph-released-to-dail-after-deal-struck-lawyer-says.

21 İnsan internette satılık gezi gemileri bile bulabilmektedir.

tileri, gereksinimleri ve istekleri olan tatil yolcularını taşımaktan farklıdır. Gezi gemisi yolcuları genelde gemide bildikleri bir kültürel ortam aramakta ama aynı zamanda (1) sıcak, güneşli bir iklim, (2) harika plajlar, (3) ilginç sahil gezileri ve (4) yüksek kaliteli alışveriş olanakları istemektedir. Büyük gezi gemilerine uygun büyüklükteki limanlardan bu dört faktörü de sağlayabilecek olanlar sayılıdır. Üstelik bu yerler söz konusu faktörlerden biri ya da daha çoğunun bozulmasından önce ancak sınırlı sayıda gezi gemisi yolcusu kaldırabilir.

Bu gezi gemilerinin kaçınılmaz olarak sınırlamalarla karşılaşacakları anlamına mı gelir? Muhtemelen, hayır. Şirketler buna üç çözüm önermişlerdir. Birincisi yolcuları daha uzaklara, Hindistan ve Güneydoğu Asya gibi yerlerdeki limanlara gitmeye ikna etmektir. İkinci bir strateji Akdeniz ve Karayipler'de alternatif limanlar geliştirmek ve yeni şirketleri yolcuların beklentilerini karşılamak üzere ilginç alışveriş ve yemek sağlamaya teşvik etmektir. Üçüncü yaklaşım yerleşim olmayan tropik bir ada satın almak ve bunu özel olarak yolcu beklentilerini karşılayacak bir tasarımla geliştirmektir. Gezi gemisi şirketi daha sonra sekiz saatlik vardiyalar için diğer adalardan yerel işçiler getirmektedir.

Belki de gitgide büyüyen gezi gemileri için mantıksal gelişim, küçük bir adaya kurulmuş olan Atlantis tatil sitesidir. Tesisin sıcak bir iklimi, plajları, lagünleri, kaliteli alışveriş yerleri ve ıslanmadan sualtı deneyimleri yaşama olanakları vardır. Bir tekneye binmenin sıkıntıları, felaket tatbikatları olmadığı gibi, yemek yenecek çok yeri, gemi kamaralarından çok daha büyük odaları bulunacaktır. Belki de geleceğin dalgası Atlantis'tir.[22]

22 Odalar ve tesisler için bkz. www.atlantis.com.

Sonuç

DÜNYA TARİHİ OLARAK DENİZCİLİK TARİHİ

İnsanlık tarihi boyunca gemi tasarımı kelimenin tam anlamıyla evrimsel bir süreç olmuştur. Başlangıçta insanların deniz kıyısındaki yerleşimleri küçük ve yereldi. İlk tekneler tek bir küçük yerleşimde görev yapmak üzere geliştiler. Doğada olduğu gibi, oyma kano örneğinde gördüğümüz üzere, benzer ama bağımsız çözümler birçok farklı yerleşimde icat edildi. Farklı kaynakları olan çevreler deri tekneler, huş ağacı kabuğundan kanolar ya da kamıştan sallar gibi farklı tekneler ürettiler.

Doğada olduğu gibi, gemicilik ortamının fazla değişim gerektirmediği uzun dönemler olabiliyordu. Denenip, uygun bulunan tasarımlar yeniden üretiliyordu (Nil'deki Mısır tekneleri, Hindistan ve Güneydoğu Asya'nın dikişli gemileri, Çin'e özgü yelkenli teknenin tasarımı, oyma kanolar). Bazı zamanlar ise bir geminin çevresinde yeni ekonomik fırsatlar gibi hızlı değişiklikler olabilirdi (altına hücumlar, balina avcılığı, çay ticareti, Mississippi'deki pamuk, Amerika'ya giden göçmenler). Hızlı değişim ayrıca siyasi ya da askeri durumdaki bir değişimden de kaynaklanabilirdi (Yunan *trireme* silahlanma yarışı, silahlı İspanyol ticaret gemisinin gelişimi, 1. Dünya Savaşı öncesi savaş gemisi yarışı, 1. Dünya Savaşı denizaltılarının üretimi). Yeni deniz teknolojileri çoğu kez gerçek ihtiyaçlardan doğdu (yeni deniz topları ve arabaları, kronometre, tekne telgrafı, su geçirmez gemi bölmeleri, çift cidarlı gövde). Mevcut gemileri tehdit eden ani değişiklikler de vardı (buharlı geminin gelişimi, standart bir kalyon talebi, Karayipler'de korsan faaliyetlerindeki ani artış).

Doğada olduğu gibi, yerleşimler arasındaki sınırların çökmesi de değişime yol açtı. Ticaret, savaş ve göç bazen, birleştirmeyi yapan grupların tecrübelerine dayanarak, yeni gemi biçimleri üretti (kuzey denizlerinin kokesi ile Akdeniz kadırgasının birleşmesi; Mississippi'deki buharlı gemiler). Denizlerin hâkimiyeti için rekabet de, barış içinde öğrenme kadar aktif bir rol oynadı. Ancak bazı gemi tipleri belli bir çevreye o kadar uygundular

ki, yeni çevrelere nakledilemediler (Akdeniz kadırgası. Mısır mavnası, huş ağacı kabuğundan kano).

Bu kitabın bölümlerinde görüldüğü gibi, insanlık tarihinin uzun kavisini yerel denizcilik faaliyetlerinin gitgide daha büyük bölgelere entegrasyonunun aşamalı, aksak süreci olarak düşünebiliriz. Bu süreçte Doğu Akdeniz, Hindistan ve Güneydoğu Asya sahillerinin bağlantı noktası ile Çin-Japonya-Kore üçgeni önemli ilk düğüm noktaları olarak görünmektedir. Büyük denizcilik bölgelerini bütünleştiren bu sürecin sürekli ya da kaçınılmaz olmadığını akılda tutmak önemlidir. Örneğin İndus Vadisi medeniyetinin (MÖ 1700-1600) çöküşü, İndus-Mezopotamya denizcilik bölgesini sona erdirmişti. Aynı şekilde MÖ 1000 yılı dolayında Hitit Krallığı'nın çöküşü ve Mezopotamya'nın fethi sonucu Doğu Akdeniz deniz ticareti dünyası çöktü ve ancak yüzyıllar sonra yeniden ortaya çıktı.

İnsanın daha sonraki tarihi, denizlerde bölgelerarası bütünleşmeyi gitgide artıran önemli nedenler sergilemektedir: Roma İmparatorluğu'nun, Hint Okyanusu ile Akdeniz'i birbirine bağlayan lüks kalemler talebi; Avrupa'nın 16. yüzyılda Atlas Okyanusu, Büyük Okyanus ve Asya denizlerini birbirine bağlayan sömürgeleştirme girişimleri; 17. yüzyıldaki küresel haritalar ve küresel korsanlık; 18. yüzyıldaki ilk küresel deniz savaşı; 19. yüzyılda ilk gerçekten küresel deniz kaynaklarından yararlanma olgusu olarak balina avcılığı; 19. yüzyılın ikinci yarısında tarifeli okyanus ötesi yolculuk ve devasa sayılarda göçmenin başarıyla taşınması.

20. yüzyılda denizcilik dünyası birleşik ve küresel hale geldi. Donanmalar gerek savaş, gerekse barışta dünyayı dolaşmaya başladı. Çok sayıda ülkenin imzaladığı anlaşmalar işleyen bir deniz hukukuna şekil verdi. Denizlerin gemilerce kirletilmesi küresel çevre yasalarınca kontrol altına alındı. Petrol gibi sınırlı kaynaklar arayışı ticaret gemilerini Kuzey Kutbu gibi sert iklimlere sürükledi. Donanmalar ve ticaret gemileri evrensel olarak benimsenen, çok daha iyileştirilmiş haritalara, gelgit tablolarına ve seyir aletlerine güvenir oldular.

Gemilerin kendileri de, başka standart metaları yerkürenin bir yanından ötekine taşıyan, standart bir meta haline geldiler. Bir konteynerin içinde ne olduğu –oyuncak, masa örtüsü, makine, mobilya– önemli değil-

dir; konteyner çıkış yerinde doldurulur ve bunları hedef limanına taşır. Aynı şey petrol için de geçerlidir. Standart bir gemi bunu kaynağından, kraking tesisine götürür. Şirketler geminin nerede yapıldığının, hangi ülkeye ait olduğunun, kaptanının ya da mürettebatın milliyetinin farkına bile zor varırlar. Tek önemli olan en verimli doldurma ve boşaltma programıdır. Gezi gemileri, geminin nerede inşa edildiğine pek aldırmayan insanlara –umulur ki– hoş bir tecrübe yaşatırlar. Tüm bu gemiler tümüyle küreselleşmiş bir iletişim ve seyir sistemine bağlıdırlar.

Dolayısıyla binyıllar boyunca değişen şey insanların, yerel balıkçılık ve ticaret gereksinimlerinden bizim küreselleşmiş metalar, anlık iletişim ve tam zamanında tarifeler olan dünyamıza genişleyen o kıyı yerleşimlerinin boyutudur. Bugün tek bir küresel ticari fırsatlar, düzenlemeler, teknoloji ve bilgi denizcilik çevresi vardır ve gemilerin formda olduklarını bu çevre içinde kanıtlamaları gerekmektedir.

Teşekkür

Bu kitabın konularına ilişkin süregiden sohbetler için meslektaşlarım Richard Tucker, Richard Eaton, Patrick Manning, Emma Flatt ve Daud Ali'ye teşekkür etmek isterim. Her ikisinin de bu dünyadan ayrılmasına rağmen tarihçiler John Ricards ve Robert Frost ile zihinsel tartışmalarım devam etmektedir. Kitabın fikirlerini Midwest'teki üniversitelerde bazı konferanslarda araştırmama izin verdikleri için düzenleyicilere teşekkür ederim. Michigan Üniversitesinde Hatcher ve Clements Kütüphaneleri, Kongre Kütüphanesi ve Cleveland Halk Kütüphanesi müdür ve çalışanlarına teşekkür borçluyum. Düşünceli ve üretici eleştirileri için editörüm Stephen Hull'a ve edebi temsilcim Roger Williams'a –her zamanki gibi– desteği ve tavsiyeleri için teşekkür etmek isterim.

Dizin

Ze

UNESCO'nun bir tahminine göre yeryüzü denizlerinde üç milyon deniz kazası olmuş. Bu kitapta milyonlarca gemi kazası ve binlerce yeri belirlenmiş batık arasından, on altısı şu üç kritere göre seçilmiş: 1. Batık, insanlık tarihinde önemli bir etki yapmış türden bir gemiyi temsil etmeli; 2. Yeryüzünün her yerinden gemi kazaları ele alınmalı; 3. Gemi kazası, geminin içinde hareket ettiği dünyaları, örneğin ekonomileri, göçleri, fikir hareketlerini, siyasi rekabetleri, savaşları ve çevresel kısıtlamaları betimleyen, arkeolojik bulgu ve literatür açısından iyi belgelendirilmiş olmalı. Kitaptaki her bölüm kazanın yürek burkan trajedisi ve teknenin keşfinin heyecanı ile başlamakta, sonra geminin tasarımına ve daha geniş sorulara geçmektedir. Gemide ne ve neden vardı, gemi nereden gelip, nereye gidiyordu, bunun finansmanını kim yapmıştı, teknede kimler vardı ve çevresindeki toplumun ilişkileri ve değiş tokuş ağları hakkında ne gibi çıkarsamalarda bulunabiliriz? Kitap genel olarak eski küçük ve yerel denizcilik dünyalarının zamanla nasıl bölgesel dünyalarda ve sonunda da günümüzün tek bir birleşik, küreselleşmiş denizcilik dünyasında bütünleştiğini araştırıyor. Bölgesel denizcilik dünyalarının tek bir küresel denizcilik dünyasında birleşmesi 20. yüzyılın ürünüdür; kitabın son üç bölümü bunu ele alıyor. Dünya çapında standartlaşmış üretim, tasarım ve tarife eğiliminin somutlaşmış örneklerini petrol tankeri ile yolcu gemisi oluşturur.

Michigan Üniversitesi bünyesinde araştırmalar yapan Stewart Gordon, binlerce yıl önce Nil'in sularında gezen en erken teknelerden, 2012'de Akdeniz'de karaya oturan *Costa Concordia*'ya kadar gemilerin ve onları inşa edip denizlere açılan insanların hikâyelerini anlatırken dünya tarihine benzersiz bir açıdan bakıyor, gemi yapımı ve seyrüsefer teknolojilerinin keşifler ve bilim dünyasına nasıl yeni ufuklar açtığını gösteriyor.

Tarih ve Coğrafya Dizisi



KitapYAYINEVİ

ISBN 978-605-105-179-6





